
Bibliothek des Eisenbahnwesens. V.
Der
Transportdienst
der
Eisenbahnen.
A. HARTLEBEN'S VERLAG

Bibliothek des Eisenbahnwesens.

In zwanglosen Bänden. Jeder Band einzeln käuflich.

Wer gegenwärtig im sechzigsten Lebensjahre steht, ist so alt wie die
erste L … bahnwesen
wenigs … s Sechzig-
jährige … Reihe von
Jahren … n bis jetzt
keine … ern wuchs
und w … ie es wohl
von ke …

… eben, tief
eingre … dels- und
Verkeh … lle Kreise,
hat di … nehm und
gering, … ent, fährt
in der … Fürst ist
oder … benso gut
gefahr … er Dampf-
kraft, … arbeit ist,
… che Weise
veränd … sich selbst
ein eig … ewusstsein
erkann … an andere
gewöhn … sie gegen-
wärtig … re eigenen
comme … ung u. s. w.
… essen Ver-
ständni … Apparates,
wenn … n will.
… hkeit, aus
der Ke … gänzen zu
können … ualisirung
der Di … und man
findet … irgendwie
in Bert … en in Er-
kennen … gestaltet
sind, u … auch zu verstehen, wenn es sich um die
eigensten Interessen handelt.

Wir sehen uns demnach veranlasst, diesem wahrhaft grossen und in der Natur der Sache begründeten Bedürfnisse Rechnung zu tragen, und haben uns entschlossen, dem Eisenbahnwesen und der Publicistik auf diesem Gebiete eine eigene Stätte zu gründen. Wir beabsichtigen in der »Bibliothek des Eisenbahnwesens« dem Fachmanne, sowie allen, die an dem Leben und Treiben der Eisenbahnen ein Interesse haben, die Mittel zu bieten, Rath und Belehrung zu holen, sobald und wo sie gebraucht werden.

Die verschiedensten Gebiete des Eisenbahnwesens, seien es ökonomische oder politische Fragen, oder Probleme der Wissenschaft und Technik, sollen aus der Feder berufener Fachmänner Erläuterung finden, welche für Jedermann, der mit dem Eisenbahnwesen in Verbindung steht, Nützliches wie Lehrreiches bringen soll. Die Ausgabe der

Bibliothek des Eisenbahnwesens

wird in zwanglosen, selbständigen Bänden übereinstimmender Ausstattung erfolgen. Möge das Unternehmen jene Aufnahme finden, die seinem Zwecke entspricht.

A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

DER TRANSPORTDIENST

DER

EISENBAHNEN.

BIBLIOTHEK

des

EISENBAHNWESENS.

FÜNFTER BAND.

DER TRANSPORTDIENST DER EISENBAHNEN.



WIEN, PEST, LEIPZIG.

A. HARTLEBEN'S VERLAG.

DER TRANSPORTDIENST

der

EISENBAHNEN.

Ein Leitfaden

zum

Studium des Eisenbahn-Transportdienstes, insbesondere auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen.

Von

Sigismund Weill

Bureau-Vorstand der österr. Nordwestbahn.



WIEN. PEST. LEIPZIG.

A. HARTLEBEN'S VERLAG.

1885.



Druck von Friedrich Jasper in Wien.

Inhalts-Verzeichniss.

DER TRANSPORTDIENST

DER

EISENBAHNEN.



Vorwort.

In dem umfangreichen Gebiete der Eisenbahn-Organisation nimmt das Transportwesen einen hervorragenden Rang ein. Dieses wichtige Bindeglied in der grossen Kette des gesammten Eisenbahnwesens ist die Summe aller jener Einrichtungen, welche die Beförderung von Reisenden und deren Gepäck, sowie die Spedirung von Eil- und Frachtgütern in sich schliessen. Speciell bei der Gliederung der Kette, welche das Transportwesen betrifft, und in der jeder einzelne Theil an den anderen organisch anschliesst, sind zwei streng gesonderte Gebiete zu unterscheiden. Einerseits ist die bewegende Kraft, andererseits die bewegte Ladung, und zwar jeder dieser Factoren für sich, als ein specieller Zweig des Transportwesens zu betrachten, und wird die Ortsveränderung von Personen und Gütern im gesammten Organismus des Eisenbahnverwaltungsdienstes nach diesen Hauptgruppen geschieden. Die motorische Leistung (die bewegende Kraft) ist nur nach technischen Grundsätzen zu beurtheilen und bildet einen selbstständigen Theil des Eisenbahndienstes, nämlich den Zugförderungs- und Werkstättendienst. Derselbe umfasst die Beistellung der Locomotive, sowie den Bau und die Reparaturen der Fahrbetriebsmittel. Die zweite Gruppe im Rahmen der Transportabwickelung, die bewegte Ladung von Personen und Gütern, repräsentirt den administrativen »Transportdienst der Eisenbahnen« nach der bei allen Eisenbahnverwaltungen adoptirten Feststellung dieses Begriffes. Es ist ein Charakteristikon des umfangreichen Apparates

welchen der Organismus der Eisenbahnen erfordert, dass auch die zwei genannten Hauptgruppen des Transportwesens durch ein gleich wichtiges Bindeglied vereinigt sind, welches aus dem Bedürfnisse hervorgegangen ist, die Sicherung des Betriebes zu erzielen. Es ist dies der Verkehrs- oder Betriebsdienst, der ein selbstständiges Ganzes bildet und welchem sich als eine für die Betriebssicherheit unbedingte Nothwendigkeit der Telegraphen- und Signalisirungsdienst in naturgemässer Folgerung anschliesst. Jede dieser Materien erfordert eine für sich abgeschlossene Darstellung, und bildet die Absicht, eine solche für jede der erwähnten Unterabtheilungen und für die anderen Zweige, wie den Verwaltungsdienst, den Bau- und Bahnerhaltungsdienst, den finanziellen Dienst etc., den Lesern zu bieten, einen Hauptprogrammpunkt der Bibliothek des Eisenbahnwesens.

Die Beförderung von Personen und Gütern in allen einzelnen Phasen und in möglichst gedrängter Kürze zu erklären, ist der Zweck dieses Büchleins. Hierbei ist nicht beabsichtigt, den Leser mit der Wiedergabe aller bezüglichen Gesetze, Verordnungen und Vorschriften zu ermüden, noch ihn mit überflüssigen Details zu verwirren, und zwar schon deshalb nicht, weil gründliche Detailkenntnisse schliesslich doch nur in der Praxis erworben werden können. Auch liegt es nicht in der Absicht des Verfassers, die dem Transportdienste verwandten Gebiete mehr als zu streifen. Im vorliegenden Buche ist somit auch kein Platz für die ausführliche Besprechung tarifarischer Einrichtungen, ebensowenig für statistische Zusammenstellungen. Die Ueberfülle des Stoffes, der streng begrenzte Umfang des Transportdienstes, hauptsächlich aber die Tendenz der Bibliothek des Eisenbahnwesens, zeigen deutlich den Weg, der einzuschlagen ist, um die vorgezeichnete Specialisirung durchzuführen, ohne dabei den Zusammenhang mit den verwandten Materien ausser Acht zu lassen. Das vorliegende Buch ist demgemäss nur als ein kurzer Leitfaden zum Studium für Eisenbahn-Beamte und Eisenbahn-Interessenten zu betrachten, sowie als ein Versuch, die hauptsächlichsten Bestimmungen für den Eisenbahntransport unter Berücksichtigung des praktischen Dienstes zu schildern. Als

ein kleines Capitel der gesammten Eisenbahnkunde möge die vorliegende Schrift freundlich aufgenommen und wohlwollend beurtheilt werden. In der anspruchslosesten Form erscheint sie vor dem Leser, ohne mehr zu gelten, als ein in allgemeinen Umrissen gezeichnetes Bild der bestehenden Transporteinrichtungen, das hauptsächlich den Manipulations- und Reclamationsdienst der Eisenbahnen beim Transporte von Personen und Gütern darstellt.

Bei diesem Dienstzweige sind wichtige Gesetze, Verordnungen, Uebereinkommen und Vorschriften zu beachten, deren Studium eine Pflicht aller Betriebsbeamten ist. Im Transportdienste, das ist in der manipulativen Form, wie Personen und Güter von einem Orte zum andern, als bewegte Ladung befördert werden, ist der Wirkungskreis präcisirt, der den Eisenbahnorganen der Directive und Executive als Richtschnur für deren Thätigkeit dient. In diesen Bestimmungen wurzelt insbesondere das Verhältniss zwischen dem Frachtgeber und Frachtnehmer, zwischen dem reisenden und verfrachtenden Publicum einerseits und den Eisenbahnanstalten andererseits.

Dass die Transportverhältnisse der grossen Gruppe der dem »Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen« angehörenden, nahezu 100 Bahnen einschliessenden mitteleuropäischen Transportanstalten, sowie insbesondere die manipulativen Einrichtungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen in vorliegender Schrift vorzugsweise die Basis der Besprechung bilden, war bei dem umfangreichen Material eine naturgemässe Beschränkung des Stoffes. Auch die verschiedenartigen Transporteinrichtungen der einzelnen Eisenbahngesellschaften und die mit dem Eisenbahn-Transporte naturgemäss verknüpfte stete Abänderung zahlreicher Detailbestimmungen bedingen es, soll der Tendenz dieses Leitfadens entsprochen werden, nur die wichtigsten, nahezu stabilisirten Einrichtungen hervorzuheben.

Im vorliegenden Buche ist der Transportdienst der Eisenbahnen somit keineswegs erschöpfend behandelt, da fast jedes der folgenden Capitel, z. B. der Personentransport, der Verrechnungs-, der Zolldienst etc., eine viel umfangreichere Darstellung gestattet und zur vollständigen Klarlegung der

bestehenden Verhältnisse ein für sich abgeschlossenes Werk erfordern würde. Die Absicht, eine zusammenhängende und übersichtliche Gruppirung des gesammten Transportdienstes der Eisenbahnen in seiner totalen Gestaltung zu liefern, möge die knappe Fassung und die fixirte Einschränkung des Stoffes erklären.

Noch ist das Eisenbahnwesen zu jung, sind die Erfahrungen Einzelner nicht genügend verwerthet, um den Eisenbahn-Transportdienst aller Länder in uniformer Weise zu gestalten. Kaum dürfte dies, so wünschenswerth es auch wäre, sobald vollkommen gelingen. Locale und klimatische Verhältnisse, verschiedenartige Regierungsformen und Gesetze, Usancen des geschäftlichen Verkehres, sowie unzählige, der leidigen Gewohnheit entspringende Einrichtungen sind unübersteigliche Hindernisse für die Verwirklichung eines derartigen Ideales. Nur die reale Seite des zu behandelnden Themas soll innerhalb des vorgesteckten erreichbaren Zieles besprochen werden. Lücken in der Schilderung mögen nachsichtige Kritik finden. Freundliche Winke und Rathschläge, die Richtigstellung und Verbesserung der vorliegenden Arbeit betreffend, werden dankbar aufgenommen.

S. W.

Einleitung.

Der Drang nach Ortsveränderung ist so alt wie die Menschheit. Soweit uns die Ereignisse früherer Zeiten überliefert sind, von den handeltreibenden Phöniciern, deren reger Geschäftssinn noch heute zur Bewunderung herausfordert, vom Bau der Pyramiden, von den Kriegszügen eines Alexander und Hannibal bis zu unserer modernen Zeit, in Friedens- und Kriegszeiten, spielten Transportwege und Transportmittel eine sehr wichtige Rolle im Culturleben der Völker. Zwei Transportformen haben naturgemäss den Verkehr vermittelt: der Landtransport und der Transport zu Wasser. Zum Landtransporte werden gezählt: der Verkehr auf ungebahnten Wegen, auf Strassen und seit mehreren Jahrzehnten der Transport auf Eisenbahnen; zum Transporte zu Wasser: der Verkehr auf Flüssen, Canälen, Binnenseen und dem Meere. Dass der Transport zu Wasser in den ersten Stadien der Verkehrsentwickelung ungleich grössere Bedeutung hatte als der Landtransport, und dass die Handelsbeziehungen zwischen Ländern reger waren, welche, obgleich entfernt von einander, doch durch Flüsse und das Meer gleichsam verbunden waren, als zu jenen Nachbarländern, welche nur auf dem Landwege erreichbar gewesen, ist eine Erscheinung, deren Erklärung darin zu suchen ist, dass die Wasserstrassen gegebene, naturgemäss günstigere Vorbedingungen für eine raschere Verkehrsabwickelung boten, als ungebahnte Wege und noch nicht vollständig ausgebaute Strassenzüge.

Die Nothwendigkeit des Ausbaues von Verkehrsstrassen zu Lande ist allmälig, und zwar gleichzeitig mit den Bedürf-

nissen der allgemeinen Verkehrs-Entwickelung vorwärtsgeschritten und hat die Verwendung verschiedenartiger Transportmittel in den einzelnen Welttheilen und Staatengebieten, durch die weitere Ausbreitung der Handelsbeziehungen eine natürliche Verallgemeinerung und Vervollkommnung erfahren. Fast in jedem Welttheile sind typische Formen rücksichtlich der zur Verwendung gelangenden Transportmittel zu beobachten; fast in jedem Lande können besondere Eigenthümlichkeiten hinsichtlich der Transportarten bemerkt werden. In den Gebirgsgegenden wird vorwiegend das Saumthier, in russischen Steppen das Rennthier, in den Anden das Lama, in Indien der Elephant, in Nordafrika das Kameel, in Mittelafrika der Mensch als Transportmittel verwendet, und nur unter der zwingenden Gewalt des immer mehr an Ausbreitung gewinnenden Schienennetzes weichen die eingebürgerten älteren Transportformen vor der siegreich vordringenden elementaren Kraft der Eisenbahnen zurück, dem modernen Verkehrsmittel, welches alle bisher bestandenen Formen der Transportdurchführung umgestaltet hat. — Sowie die Entwickelung des Achsfuhrwerkes und speciell der Post, aus localen Anfängen allmälig grössere Dimensionen angenommen hat, so ist der Entwickelungsprocess der Eisenbahnen gleichfalls nur schrittweise erfolgt und es folgten auch hier auf kleine provinzielle Linien vielfach grosse internationale Routen.

Bleierne Schwere lastete auf Handel und Cultur der Völker, so lange die Transportmittel ungenügend waren, und vorwiegend jene Gebiete der Erde erfreuten sich der Segnungen eines aufblühenden Wohlstandes, die von Flüssen und dem Meere bespült wurden, auf welchen Handelsschiffe die Erzeugnisse des Gewerbefleisses und der Industrie ferner Länder im Tausch- oder Verkaufverkehr zuführten. Mit dem Inslebentreten des Eisenbahnverkehres stand man mit einem Schlage vor gänzlich veränderten Verhältnissen des Welthandels; es begann ein rascher pulsirendes commercielles und industrielles Leben und die bis dahin bestandenen Handelsverbindungen erweiterten sich in kaum geahnter Weise. Neue Industriezweige wurden geschaffen, und Dank dem alle Traditionen umstossenden neuen Transportmittel, entstand für die Volkswirthschaften ein gross-

artiger, von den günstigsten materiellen Folgen begleiteter Umgestaltungsprocess.

Bevor die Institution der Eisenbahnen ins Leben trat, wurde das Achsfuhrwerk auf Landwegen als das wichtigste Verkehrsmittel angesehen, u. zw. für die Personenbeförderung der Postwagen, für die Güterbeförderung der Frachtwagen. — Eilwagen, Kutschen, Estafetten, Stellwagen und Lohnfuhrwerke aller Arten brachten die Menschen einander näher, aber in träger, langsamer Weise; wie es bei den zu jener Zeit bestandenen Beförderungsmitteln begreiflich ist, wurden Geschäfte abgeschlossen und durchgeführt. Beim Lastenverkehre wurden zu aller Zeit sowohl zwei- als auch vierräderige Wagen verwendet. Der zweiräderige Karren ist noch heute bei den meisten asiatischen Völkern und auf dem Continente, namentlich in Gebirgsgegenden, allgemein verbreitet. Es ist der alte römische Karren mit den grossen Rädern, welcher, soweit die italienische Zunge reicht, sich erhalten hat. Die Bespannung, ob dieselbe mit Maulthieren oder leichten Pferden erfolgt, zeigt noch immer die äusseren Merkmale der traditionell übernommenen charakteristischen Eigenthümlichkeiten. In Tirol, woselbst noch heute der Kärrner seine Waaren von Markt zu Markt führt, benützt man gleichfalls mit Vorliebe zweiräderige Wagen. In Deutschland und Oesterreich findet sich derselbe überall vor, wo bei Eisenbahnbauten fleissige italienische Hände mithelfen. Wo Ochsen und schwerere Gattungen von Pferden als Zugthiere dienen, ist der Bau der Wagen naturgemäss ein schwererer und werden für grössere Lasten vierräderige Wagen verwendet.

Mit der Verbesserung der Transportmittel begann in den verschiedenen Ländern eine neue Epoche für den Verkehr. Hand in Hand mit der fortschreitenden Erweiterung der Handelsbeziehungen und der Schaffung neuer Gewerbe und Industriezweige, erhielt der Transport auf Landwegen einen grösseren Aufschwung. Das mit Thieren bespannte Achsfuhrwerk hat sich jedoch bis in die gegenwärtige Zeit, wenn auch zurückgedrängt von dem geflügelten Rade, als Verkehrsmittel zwischen jenen Theilen des Festlandes erhalten, welche die beglückende Institution der Eisenbahnen entbehren müssen. Noch ist

der Zeitpunkt seit dem Inslebentreten der Eisenbahnen zu kurz, als dass der hochbeladene Frachtwagen in seiner typischen Form, als Transportmittel für den Verkehr auf den Haupt- und Nebenstrassen, der Vergessenheit anheimgegeben wäre. So lange nicht locale Strassenbahnen allgemein eingeführt sind und die Zufuhr von Gütern für Hauptbahnen vermitteln, wird der mit Pferden bespannte Frachtwagen nicht so bald gänzlich verschwinden. Noch vor mehreren Decennien war der Fuhrmann (Grossfuhrmann, Frächter, Spediteur) das einzige Bindeglied zwischen den Producenten und den Consumenten. Noch galt zu Beginn der Eisenbahnära die Spedirung von Gütern auf grosse Distanzen als ein Beweis ganz besonderer Energie in Verfolgung geschäftlicher Conjuncturen. Zumeist waren es Erzeugnisse der überseeischen Länder (Kaffee, Zucker etc.), welche aus den Segelschiffen, später auch aus den Dampfschiffen in Frachtwagen umgeladen wurden, und so ihre mühselige Wanderung von den Endpunkten der Schiffahrt ins Innere der Länder antraten. In demselben Masse aber, als das Eisenbahnwesen an Ausdehnung gewann und der Fuhrwagen eben so wie die Postkutsche sich immer mehr und mehr in entlegene Gebirgsthäler zurückzogen, war das Bestreben der Frächter darauf gerichtet, dem neuentstandenen Transportmittel, der Eisenbahn, unter Aufbietung aller Kräfte eine wirksame Concurrenz zu eröffnen, welche durch Einführung von directen Eilfuhren thatsächlich auch mit Erfolg aufgenommen wurde. — Schon im Jahre 1835 verkehrten solche directe Eilfuhren von Italien und Spanien nach Oesterreich und für überseeische Güter von Hamburg, Bremen und Triest, theils mit directer Bespannung (oft 6 bis 8 Pferde), theils mit Umspannungsdienst (unterlegte Stationen).

Die Normen, nach welchen diese Transporte in Oesterreich vor Schaffung des Handelsgesetzbuches abgewickelt wurden, waren jene des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches. Die rechtliche Stellung, welche die Eisenbahnen heute im Transportgeschäfte einnehmen, kam damals den Frachtführern, welche mit Wagen die Waaren transportirten, zu, und es sind viele von Eisenbahnanstalten angewendete Maximen gegen-
g eingebürgert, welche schon zu jenen Zeiten, als der

Fuhrmann mit seinem schwerbeladenen Wagen mühselig im langsamen Tempo sein Ziel zu erreichen trachtete, gebräuchlich waren.

Wenn auch die Institution der Eisenbahn, sowohl in volkswirthschaftlicher als auch in cultureller Beziehung, eine ganz exceptionelle Stellung im Staate einnimmt, so hat sich die Auffassung, Eisenbahnen ausschliesslich nur als Frächter zu beurtheilen, noch nicht vollständig verwischt. Diese in der kurzen Entwickelungsperiode des Eisenbahnwesens begründete Anschauung mag insbesondere aus den von den Eisenbahnen nach dem Vorbilde des Frächters adoptirten Formalitäten, welche zu jener Zeit bestanden und auch heute theilweise noch bestehen und aus dem Mangel an vollständig ausgebildeten Rechtsunterlagen für das Transportgeschäft hervorgegangen sein. Die äusseren Formalitäten der Geschäftsabwickelung sind in den Grundprincipien wesentlich dieselben, welche für den Frächter massgebend waren. So wie heute der Eisenbahn, wurde auch zu jener Zeit dem Frächter ein Verzeichniss der verladenen Güter übergeben und ist dieses Document (der Frachtbrief) sowohl in der Form als auch hinsichtlich der Benennung identisch mit dem Verzeichnisse der den Eisenbahnanstalten übergebenen Transportgegenstände. Mit Ausnahme einer für die damalige langsame Abwickelung des Frachtgeschäftes wohl erklärlichen Schlussbemerkung: »Indem ich Ihnen einen guten Empfang wünsche, verbleibe ich achtungsvoll N. N.«, ist der Frachtbrief in seiner gegenwärtigen Gestalt eine getreue Copie des Documentes, welches der Frächter seiner Zeit vom Kaufmanne erhielt, und bildet gegenwärtig, sowie zu jener Zeit, die Grundlage für den zwischen Frachtgeber und Frachtnehmer abzuschliessenden Frachtvertrag. Auch das Verhältniss des Frächters zur Zollbehörde ist dasselbe geblieben. Auch damals wurden, so wie heute, Zollgüter ämtlich plombirt und über diese Güter in allen Theilen ausführliche Verzeichnisse (Declarationen des Inhaltes und Werthes) für das Zollamt verfasst. Sowie zu jener Zeit, ist auch heute die Eisenbahn den Zollbehörden für alle Consequenzen des Transportes haftpflichtig. Auch die Transportversicherung der Güter ist von den Eisenbahnen adoptirt worden. — Der Unterschied

zwischen den gegenwärtigen und den früheren Verhältnissen ist nur der, dass gegenwärtig sowohl für Verluste als auch für Beschädigungen und Feuersgefahr Versicherungen erfolgen, während in jener Zeit für Nässe, Versicherungen nicht angenommen wurden, was bei der damaligen mangelhaften Construction der Frachtwagen erklärlich ist.

Aber auch hinsichtlich der Verrechnungsformen erblicken wir in dem damaligen Tarife das Vorbild, nach welchem die Eisenbahnen sich richteten. Die Belastung des Gutes mit Nachnahmen, sogar die Procentsätze, welche heute noch bei den deutschen und österreichischen Bahnen für Vorhineinspesen und Spesen nach Eingang (Nachnahmen) Anwendung finden, sind in den Eisenbahntarif übergegangen, ebenso die verschiedenen sachlichen Ausdrücke. (Auf- und Abladegebühr, Auf- und Ablegegebühr, Lagergelder, Expeditionsgebühren, Rollgelder etc.)

Die Geschäfte des Frächters, welcher später (dies gilt speciell für Oesterreich) Grossfuhrmann, Grossbriefträger, Commercial-Güterbeförderer und schliesslich Spediteur genannt wurde, sind während der Periode, in welcher noch keine Eisenbahnen bestanden, nach ganz besonderen Grundsätzen besorgt worden. Die zum Transporte bestimmten Frachtgüter wurden in Centralstationen, zumeist waren dies grössere Gasthöfe, eingelagert, und die Weiterspedition nach den Seitenwegen, sowie die Evidenzhaltung der in den Depôtmagazinen befindlichen Güter, unter welchen Commissionswaaren eine nicht unbedeutende Menge bildeten, in rationeller Weise abgewickelt. Die Transporte bewegten sich karawanenartig (je 5 bis 10 Fuhrleute und Wagen). Jede derartige Expedition wurde von einem Zugsführer dirigirt und beaufsichtigt, und diesem in den kleineren Orten die Waaren gegen Bestätigung übergeben. In den grossen Endstationen wurden die Waaren durch sogenannte Grossbriefträger, welche mit den Eigenthümern der Centralstationen in geschäftlichem Contacte standen, gegen entsprechende Provisionsgebühren an die Adressaten vermittelt, und zugleich das Incasso für den Werth der Waaren besorgt. Der Frächter übernahm gegen besondere Gebühren die Haftung für Verlust und Beschädigung

während des Transportes und besorgte gegen besondere Gebühren auch die mit der Verpackung, Einlagerung, Weiterbeförderung etc. verbundenen Arbeiten. — Dass auch die Regierung dem Speditionsgeschäfte schon zu jener Zeit besondere Aufmerksamkeit schenkte, geht aus der Thatsache hervor, dass über die Transportdurchführung die verschiedenartigsten Vorschriften erlassen wurden, so beispielsweise eine Verordnung, welche den Frächtern eine Maximalbreite des Wagenumfanges vorschrieb, »damit der Verkehr auf den Reichs- und Hauptstrassen, welcher zeitweise durch die unförmlichen, hochbeladenen Wagen für entgegenkommende Fuhrwerke gesperrt wird, nicht gestört werde«.

Wiewohl in den letzten Decennien das Eisenbahnwesen eine besondere Entwickelungsstufe erreicht hat, so ist doch die Achsconcurrenz ein Factor geblieben, mit welchem noch heute auf einzelnen Linien (dies gilt namentlich für kürzere Strecken, bei welchen die Zufuhr zur Bahn und die Abfuhr von der Bahn, mit Zeit, Kosten und Mühe verbunden ist) gerechnet werden muss.

Bei Beginn der Eisenbahnära war der bemerkenswertheste Unterschied zwischen dem Achsfuhrwerk und den mit Locomotiven bespannten Zügen die wesentlich erhöhte Geschwindigkeit, welche der Eisenbahn auch heute das charakteristische Gepräge eines alle Beförderungsformen überflügelnden Transportmittels aufdrückt. Die Anstrengungen der Frächter waren unausgesetzt darauf gerichtet, den gefährlichen Rivalen bei der Geschäftswelt zu discreditiren, und nur wenige einsichtsvolle Spediteure verstanden es schon damals, aus der Combination von Speditions- und Eisenbahn-Transportgeschäft Vortheil zu ziehen. In der Entwickelungsperiode der Eisenbahnen wurden fast in allen Ländern Bittschriften und Petitionen verfasst, in welchen die Ausbreitung der mit der Achsbeförderung erfolgreich concurrirenden neuen Unternehmung lebhaft bekämpft wurde. Wie heftig dieser Kampf wüthete, mag die Thatsache beleuchten, dass die Eisenbahnen allgemein als der materielle Ruin der unzähligen, vom Transportgeschäfte lebenden Personen bezeichnet wurden, eine Ansicht, deren Haltlosigkeit sich übrigens bald herausstellte, da gerade in Folge des

durch die Eisenbahnen geweckten Handels und der rasch entwickelten Industrie, das Achsfuhrwerk schon kurze Zeit nach dem Inslebentreten der Bahnen als Transportmittel für Zufuhren mehr denn je gedieh.

Die Schnelligkeit der Transportbewegung auf die höchste Stufe zu bringen, war von jeher ein für die Vervollkommnung der Transportmittel fördernder Impuls. Je grösser die Schnelligkeit war, mit welcher Personen und Güter von einem Orte zum andern befördert wurden, desto mehr entwickelte sich der allgemeine Verkehr und der Welthandel. So wie bei der Beförderung von Personen durch Eilwagen und Umspannung in Zwischenstationen, andererseits für die raschere Beförderung schwerer Lasten durch Eilfuhren gesorgt war, und somit für die damaligen Verhältnisse die grösste Leistungsfähigkeit zu erzielen getrachtet wurde, ebenso hat sich das moderne Verkehrswesen, nach demselben Princip, die Geschwindigkeit der Fortbewegung zu erhöhen, entwickelt. Auch beim Eisenbahnwesen ist das ununterbrochene Bestreben darauf gerichtet, die Schnelligkeit rücksichtlich der fortzubewegenden Personen und Güter progressiv zu steigern. Wenn auch die erste Locomotive von Stephenson das allgemeine Erstaunen seiner Zeitgenossen erweckte und bei der am 27. September 1825 erfolgten Eröffnung der ersten Eisenbahn mit constantem Personenverkehre (Stockton-Darlington) die Passagiere des ersten Personenzuges gewiss ihre kühnsten Erwartungen übertroffen fanden, so beweist doch die am 6. October 1829 veranstaltete Concurrenzfahrt auf der Liverpool-Manchester Eisenbahn, dass eine erhöhte Schnelligkeit als dringender Wunsch schon in der ersten Entwickelungsepoche des Eisenbahnwesens zu Tage trat. In rascher Aufeinanderfolge entstanden die schnellfahrenden Locomotiven, und wurde die Geschwindigkeit der Züge ununterbrochen durch technische Verbesserungen erhöht. Mit diesen Fortschritten wurden die mit den früher gebräuchlichen Transportformen verbundenen Mühseligkeiten rasch vergessen und Jedermann ist gegenwärtig bestrebt, die für den Transport erforderliche Zeit zu kürzen. Wenn in unserer Zeit dem Passagier eines gemischten Zuges der Personenzug als das Ideal seiner Wünsche erscheint, so ist anderseits der

Passagier des Personenzuges bestrebt, so oft dies möglich ist, die ihm langsam erscheinende Zugsschnelligkeit des Personenzuges durch Benützung des Eilzuges zu steigern und auch dieser bringt den ungeduldigen Reisenden viel zu langsam an den Bestimmungsort.

In England, wo zwischen den Anfangs- und Endpunkten grosser Bahnen directe Eilzüge ohne Aufenthalte eingeführt sind, hat die Schnelligkeit die äusserste Grenze erreicht, die vielleicht nur übertroffen wird durch die auf einzelnen Eisenbahnlinien Nordamerikas eingeführten »News paper's trains«, welche von den Redactionen grösserer Zeitungen eingeleitet werden, um ihren Lesern mit der grössten Beschleunigung (diese Züge legen circa 120 Kilometer per Stunde zurück) die Nachrichten des Tages zu übermitteln. Auf dem Continente, wo durch die gesetzlichen Vorschriften, den Eisenbahnverwaltungen in Folge der festgesetzten Maximalgeschwindigkeit eine strenge Grenze hinsichtlich der kürzesten zulässigen Fahrzeiten der Züge gezogen wird, ist man dennoch bemüht, durch Abkürzung der Aufenthalte in den Zwischenstationen und durch die Einführung der sogenannten »Blitzzüge« dem nervösen Reisenden unserer Zeit die Fahrt möglichst zu verkürzen.

In gleicher Weise wie bei den Personenzügen, wird dem Wunsche der Handelswelt, die der Eisenbahnanstalt übergebenen Güter so rasch als möglich an den Bestimmungsort zu bringen, durch Einführung directer Eillastzüge, deren Aufenthalt in den Zwischenstationen gleichfalls beschränkt wird, möglichst Vorschub geleistet. Immer grösser wird das Verlangen nach einer rascheren Transportabwickelung. In welcher Weise in der Zukunft die Schnelligkeit der Fortbewegung die höchste Stufe erreichen wird, ist heute noch nicht abzusehen.

Eine natürliche Consequenz der gesteigerten Schnelligkeit ist die Möglichkeit, heute Transporte zu bewerkstelligen, welche vor Eröffnung der Eisenbahnen nicht befördert werden konnten. Die Lebensfähigkeit gewisser Landstriche ist erst seit dem Bestehen der Eisenbahnen gesichert und der ins Volk gedrungene Satz, dass eine Hungersnoth heute nicht mehr möglich sei, findet durch die grossartigen Transportverhältnisse der Gegenwart, durch den Export von Getreide,

Vieh und Lebensmittel in jene Gegenden, welchen die zum Consum nothwendigen Quantitäten mangeln, praktische Anwendung. Aber nicht allein nach den Transporten von Cerealien und sonstigen Lebensbedürfnissen ist das segensreiche Wirken der Eisenbahnen zu beurtheilen. Die Natur der zum Eisenbahn-Transporte gelangenden Güter zeigt dies in nachdrücklicherer Weise. Wie wäre es mit den früheren Beförderungsmitteln auf Landwegen, mit den Frachtwagen möglich gewesen, Wasser- oder Eistransporte zu bewerkstelligen? Grosse, ausgedehnte Districte, z. B.. das Karstgebiet, einzelne Theile Mährens sind gegenwärtig auf die Zufuhr von Trinkwasser durch die Eisenbahnen angewiesen, da sonst die Existenz von Menschen in diesen Gegenden unmöglich wäre. Eiskeller grosser Städte erhalten das Eis zur Kühlung der Getränke aus weit entfernten Orten. Consumtionsartikel werden von einem reicher gesegneten Landstrich in productionsarme Gegenden ferner Länder befördert und das Minus an Bodenproducten durch den Eisenbahnverkehr auf weite Distanzen ausgeglichen. Ungarn ist die Kornkammer der Schweiz, Amerika durch billige Schiffs- und Eisenbahntarife ein gefährlicher Concurrent Europas geworden. — Geschäftliche Conjuncturen und Erfordernisse des Welthandels werden durch den Eisenbahnverkehr geregelt; in natürlicher Weise wird das Steigen und Fallen der Preise von tarifarischen, allgemeinen und localen Massnahmen im Eisenbahnverkehre beeinflusst. Der Bau neuer Linien steigert die Production und eröffnet neue Absatzgebiete. Grosse reformatorische Aufgaben sind den Eisenbahnen zugefallen und viele heute noch offene Fragen werden dieselben bei naturgemäss fortschreitender Ausbreitung des Eisenbahnwesens für den allgemeinen Verkehr noch zu lösen haben.

Mit der schrittweise erfolgenden Herabsetzung der Tarife nimmt der Verkehr einen immer gewaltigeren Umfang an. Dasselbe Bild entrollt sich im Eisenbahnwesen wie zu jener Zeit, als Rowland Hill nach langen Kämpfen das epochemachende Pennysystem durchsetzte. Mit der Ermässigung der Tarife stieg in geradezu unglaublicher Progression die Anzahl der in den Verkehr gesetzten Briefe, und in demselben Momente, als billige Posttarife auf dem Continente sich einbürgerten und das

Postwesen einen ungeahnten Aufschwung nahm, entstand ein neuerlicher Impuls für das Verkehrsleben. Mit der Activirung internationaler Postverträge, mit der Gründung des Weltpostvereines, von internationalen Eisenbahnverbindungen, mit der Herabsetzung der Personen- und Frachtentarife werden gegenwärtig alle früheren Begriffe über Weltverkehr umgestossen. Dieser unterbrochene Umgestaltungsprocess bedingt naturgemäss auch Verbesserungen hinsichtlich der in Verwendung gelangenden Transportmittel.

Eine Reihe von Systemen der Schienenstrassen, sowie der verschiedenartigsten Transportmittel bezeichnet den Weg, welchen das Eisenbahnwesen in den letzten Decennien genommen hat. Der Bau von Normal- und Schmalspurbahnen, die Verwendung aller Arten von Oberbau-Systemen für Normal- und Schmalspurbahnen, die Benützung der verschiedenartigsten Motoren für den Eisenbahnbetrieb, Locomotiven für Normal-, Secundär- und Tertiärbahnen, Locomotiven mit Natron und comprimirter Luft, Berg- und Drahtseilbahnen aller Systeme, Eisenbahnen mit elektrischer Betriebskraft, Dampfwagen, Dampfomnibusse, Dampftramways etc., deren Verwendung, in fachmännischen Erörterungen, als brennende Streitfragen die interessirten Kreise beschäftiget, beweisen, dass das Eisenbahnwesen noch lange nicht auf der höchsten Entwickelungsstufe angelangt ist.

Für die Schiffahrt entstand in dem Momente, als Fulton die weltbewegende Erfindung des Dampfschiffes machte, dieselbe reformatorische und revolutionäre Epoche, wie mit der Erfindung der Locomotive durch Stephenson für den Landtransport. Auch bei der Beförderung von Personen und Frachten zu Wasser war mit der steigenden Concurrenz und mit dem Bestreben, die Schnelligkeit der Beförderungsweise mit der Billigkeit der Transporte zu vereinigen, sowohl die technische Vervollkommnung der Schiffe hinsichtlich der höchsten Leistungsfähigkeit und der kürzesten Fahrzeiten, als auch die möglichste Ausnützung des Fassungsraumes verbunden.

So wie bei der Schiffahrt durch den Bau von Riesenschiffen dieses Bestreben eine neue Richtung erlangte, jedoch schliesslich von dem Bau grösserer Schiffe Umgang genommen

und für kurze Routen kleinere Fahrzeuge gebaut wurden, so ist auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in jüngster Zeit der Secundärbetrieb neben dem Normalbetrieb aus tarifarischen und ökonomischen Rücksichten eingeführt worden.

Es vollzieht sich gegenwärtig derselbe Umgestaltungsprocess, wie bei Eröffnung der ersten Eisenbahnen. So wie bei Beginn der Eisenbahnära mit Einführung der Pferdeeisenbahnen ein wichtiger Schritt nach vorwärts gethan wurde, um dort, wo die Bedenken wegen grosser Capitalsauslagen und der mit dem Bau einer Eisenbahn naturgemäss verknüpften Investirungen ein Erträgniss nicht so bald in sichere Aussicht zu stellen schienen, das Eisenbahnwesen immer mehr und mehr einzubürgern, so sind dieselben Gesichtspunkte auch heute wieder für die Entwickelung des Localbahnwesens massgebend und haben die Rentabilitätsziffern minder ertragsreicher Linien, bei welchen jedoch das investirte Capital sowie die Abnützung des Oberbaues durch schwere Maschinen, schon mit Rücksicht auf die beförderte todte Last, fast dieselben Ausgabsresultate ergaben, wie auf Hauptlinien, naturgemäss zu den gegenwärtigen billigeren Nebenbahnen geführt. Und so macht das heutige Eisenbahnwesen wieder dieselben Entwickelungsstadien in umgekehrter Richtung durch, welche für die Anlagen der ersten Eisenbahnen massgebend waren. — Dass auf den Secundärlinien (Bahnen minderer Bedeutung) die Transportabwickelung nach einfacheren Normen erfolgt und dieselben billiger administrirt werden, als normale Bahnen, ist im System selbst begründet.

In der Zukunft wird neben dem Verkehre auf Eisenbahnen auch dem Verkehre auf schiffbaren Flüssen und Canälen eine grössere Aufgabe zufallen als bisher. Dass die rationelle Combination des Eisenbahntransportes mit dem Wassertransporte eine gesteigerte Transportbewegung zur Folge haben dürfte, ist schon bei verschiedenen Anlässen erörtert worden und man glaubt nicht mit Unrecht eine grössere Thätigkeit auf dem Gebiete des Wasserbaues aus dem Umstande ableiten zu können, dass jetzt Entwürfe, betreffend Flussregulirungen und Canalbauten, verschiedenen Parlamenten zur Beschlussfassung vorliegen.

Immer mehr steigen die Anforderungen, welche die Menschen wegen ihres eigenen Transportes und wegen des Umsatzes von Waaren der ganzen Welt an die Eisenbahnen stellen; von Tag zu Tag fast sind Neuerungen und Verbesserungen auf dem technischen Gebiete des Eisenbahnwesens zu beobachten, und fort und fort werden die kühnsten Ideen hinsichtlich neuer Transportarten geplant und durchgeführt. Das grossartigste Transportmittel der Gegenwart ist unbestritten die vom Capitän Eads projectirte Schiffseisenbahn, auf welcher der Transport von Schiffen über den Isthmus von Tehuantepec erfolgen soll. Das gigantische Project, die einlaufenden Schiffe auf hydraulischem Wege, nach Art der Docks, auf einen auf acht Schienen laufenden Wagen von kolossalen Dimensionen zu heben und auf letzterem mit einem beiläufigen Gewichte von 6000 Tonnen als Frachtgut weiter zu befördern, ist eine Idee, die nur möglich ist in einer Zeit, welche die wunderbarsten technischen Leistungen zu Stande gebracht hat, und in welcher das Wort »unmöglich« aus dem Lexikon des Fortschrittes gestrichen ist.

Inwieweit das Transportwesen und insbesondere der Transportdienst der Eisenbahnen gesetzlich festgestellt ist und die staatliche und privatrechtliche Seite, das Verhältniss der Eisenbahn zum Reisenden und zum Güter befördernden Publicum gegenwärtig durch allgemeine und specielle Bestimmungen geregelt ist, wie der innere Organismus beim Transportdienste der Eisenbahnen functionirt, soll in den nachfolgenden Abschnitten zu schildern versucht werden.

Gesetzliche und reglementmässige Bestimmungen, Uebereinkommen etc.

Eine verhältnissmässig kurze Spanne Zeit liegt zwischen den heutigen Verkehrsverhältnissen und der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke. Die fieberhafte Hast, mit welcher Eisenbahnen gebaut wurden, muss als Erklärung für die noch nicht vollständig entwickelte und verschiedenartige Eisenbahngesetzgebung für das Transportgeschäft dienen. Fast in jedem Staate, in jedem Lande gelten für den Eisenbahn-Transport andere Grundsätze.

In England, der Wiege des Eisenbahnwesens, sind die eisenbahnrechtlichen Verhältnisse durch die Parlamentsacte vom 10. Juli 1854 festgestellt. Dieses Gesetz enthält jedoch keine ausführlichen Bestimmungen, wie das deutsche oder österreichische Handelsgesetz. Specielle Verträge zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Frachtgeber sind in England nur dann giltig, wenn sie keine Bestimmung enthalten, die mit den gesetzlichen Verpflichtungen der betreffenden Gesellschaft differiren. Seit dem Jahre 1873 ist in England eine besondere Eisenbahn-Commission (Railway-Commission) eingesetzt. Dieselbe war ursprünglich nur mit den Befugnissen eines Schiedsgerichtes zwischen den Eisenbahnen ausgestattet. Im Jahre 1874 wurde jedoch der Wirkungskreis der Railway-Commission durch handelsgesetzliche Bestimmungen (Board of Trade Arbitration) derart erweitert, dass nunmehr auch sämmtliche Streitigkeiten aus dem Transportgeschäfte zwischen dem verfrachtenden Publicum und den Eisenbahngesellschaften vor dieses Forum kommen. Die Haftbestimmungen für Eisenbahn-

Transporte sind strenge und auf wesentlich anderer Grundlage aufgebaut, als jene in ähnlichen continentalen Gesetzen.

Vor Kurzem wurde vom englischen Ministerium dem Parlamente ein Gesetzentwurf vorgelegt (»regulation of railway-acts«), durch welchen das Hoheitsrecht des Staates auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erweitert werden soll und eine neuerliche Ausdehnung der Competenz des Eisenbahn-Gerichtshofes (railway commissioners) auch rücksichtlich der Transportabwickelung von Personen und Gütern bezweckt wird.

In Frankreich basirt das Transportgeschäft theilweise auf dem Handelsgesetze (code de commerce), theilweise auf dem Civilgesetzbuche (code civil). Die Haftbestimmungen sind gleichfalls sehr strenge, da das französische Gesetz die Bahnen nicht nur zur Tragung des entstandenen Schadens am Gute, sondern auch zum Ersatze des etwa entgangenen Gewinnes verpflichtet. In Frankreich sind für gewisse Güter und Relationen Tarifbestimmungen in Kraft, welche die verminderte Haftpflicht der Eisenbahnen speciell normiren.

Das noch heute zum Theile in Kraft bestehende Gesetz vom 15. Juli 1845: »Loi sur la police des chemins de fer« bildet in allgemeinen Grundzügen die Basis für jene Bestimmungen, welche in der Verordnung über die Sicherheit und den Betrieb der französischen Eisenbahnen vom 15. November 1846: »Ordonnance royale portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer« massgebend sind und den Transportdienst auf den französischen Bahnen, soweit derselbe nicht in den Concessionsurkunden geregelt ist, feststellen.

Die Concessionsurkunden der grossen Eisenbahngesellschaften enthalten zum Theile Haftbestimmungen, welche in Oesterreich-Ungarn und Deutschland durch das Betriebs-Reglement fixirt werden.

In Italien ist seit 1. Jänner 1883 ein neues Handelsgesetz in Kraft (Codice di commercio del regno d'Italia). Ein wesentlicher Unterschied zwischen diesem und dem deutschen, beziehungsweise dem österreichischen Handelsgesetzbuche besteht darin, dass ersteres keinen besonderen Abschnitt über das Eisenbahnfrachtrecht enthält. Abschnitt XII: »Del con-

tratto di trasporto« behandelt das Frachtgeschäft im Allgemeinen und ist nahezu identisch mit dem deutschen Handelsgesetzbuche. (Abschnitt I, Titel 5.) Ebenso ist der Inhalt des zweiten Abschnittes des deutschen Handelsgesetzes über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen im italienischen Gesetze verwerthet worden. Wenn auch letzteres in den Hauptgrundsätzen wohl mit dem deutschen übereinstimmt, so ist es dennoch nicht so ausführlich gehalten.

Ein principieller Unterschied liegt hauptsächlich in der strengen Norm, dass der Mangel an Beförderungsmitteln den Frachtführer von der Haftung für Verzögerungen nicht befreit, und in den Bestimmungen über den Frachtbrief. Dieser hat in Italien mehr die Bedeutung eines »Ladescheines«.

Der Transport auf italienischen Eisenbahnen wird gleichzeitig durch das Reglement vom 1. Juli 1878 (publicirt am 8. Juli 1878, Zahl 4438) geregelt. Dieses Reglement war vor Wirksamkeit des neuen Handelsgesetzes allein massgebend, da das frühere Handelsgesetzbuch auf Eisenbahntransporte keine Rücksicht nahm. Das Reglement vom 1. Juli 1878 erschien als Anhang zum neuen Handelsgesetzbuche am 28. December 1882, nachdem die Approbation der Regierung mit Ministerialerlass vom 23. December 1882 erfolgt war.

In der Schweiz ist trotz des cantonalen Föderativsystems der Transport auf den Eisenbahnen mit Bundesgesetz (Transportgesetz) vom 21. März 1875 nahezu einheitlich geregelt. Dieses Gesetz schreibt für die Eisenbahnen strenge Haftbestimmungen vor, ist aber wesentlich dem deutschen, beziehungsweise dem österreichischen Handelsgesetze nachgebildet. Das Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahnen, welches vom Bundesrathe durch Beschluss vom 9. Juni 1876 genehmigt wurde, enthält allgemeine Bestimmungen über Personenbeförderung, Reisegepäck und Güter aller Arten. Dasselbe wurde seinerzeit zwischen dem schweizerischen Eisenbahn-Departement als Aufsichtsbehörde und den schweizerischen Hauptbahnen vereinbart, formell von letzteren erlassen und vom Bundesrathe staatlich sanctionirt.

Handelsgesetzliche Bestimmungen, wie in Deutschland und Oesterreich-Ungarn, bestehen in der Schweiz nicht, und

verweist das »Schweizerische Obligationenrecht« diesfalls einfach auf das erstgenannte Specialgesetz. — Die schweizerischen Transportbestimmungen sind als mustergiltige bekannt.

In den Vereinigten Staaten von Amerika sind die Transportverhältnisse gegenüber den für europäische Eisenbahnen anzuwendenden Bestimmungen von einem wesentlich veränderten Gesichtspunkte zu beurtheilen. Die für die europäischen Bahnen allgemein feststehenden und eingebürgerten Grundsätze sind für Amerika in keiner Richtung anwendbar. Jeder Staat der Union hat seine eigene Gesetzgebung für Transporte und Handelsgeschäfte, und jede in einem dieser Staatsgebiete befindliche Eisenbahngesellschaft erlässt ihr den localen Verhältnissen angepasstes Reglement. Das Institut der »Transportgesellschaften«, welche eigene Wagen auf einzelnen Eisenbahnlinien laufen lassen, worüber noch in einem späteren Capitel gesprochen werden soll, ist eine in Amerika mit dem Eisenbahnwesen verknüpfte besondere Einrichtung, gleichsam die Verkörperung einer Eisenbahngesellschaft neben der Eisenbahn, so dass schon im Hinblicke auf die Thätigkeit dieser Gesellschaften ein Vergleich der amerikanischen Eisenbahnen mit unseren Verhältnissen nicht möglich ist. Streitigkeiten aus dem Transportgeschäfte werden nach der Gerichtsordnung jenes Districtes verhandelt, in welchem der Streitfall entstanden ist. Gegenwärtig beschäftigt sich der Congress mit der Ausarbeitung einer einheitlichen Eisenbahngesetzgebung, doch hängt es von dem Ermessen der einzelnen Staaten ab, ob dieser Gesetzentwurf in den verschiedenen Staatsgebieten rechtskräftig wird.

In Deutschland ist seit der im Jahre 1870 erfolgten staatlichen Einigung auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens eine einheitliche Reform angebahnt und gilt für das Transportgeschäft die Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871, Abschnitt VII, Artikel 43 bis 47. Diese Artikel umfassen insbesondere die Ausrüstung der deutschen Bahnen mit Betriebsmaterial, enthalten Normen für directe Verkehre, für gemeinschaftlich festzustellende Fahrpläne, die directe Expedition des Personen- und Güterverkehres, den Wagenübergang, das Tarifwesen, die Feststellung des einheitlichen

Betriebs-Reglements, den Transport und die Tarifermässigung von Lebensmitteln in Zeiten des Nothstandes, und ist insbesondere die Ingerenz des Reiches auf Eisenbahnen im Kriegsfalle vorgesehen. (Dem Königreich Bayern ist im Art. 46, Abs. 2 der Reichsverfassung die selbstständige Verwaltung und Beaufsichtigung seiner Eisenbahnen gewährleistet.) Das Gesetz vom 27. Juni 1873 betrifft die Errichtung eines deutschen Reichs-Eisenbahnamtes und präcisirt den Einfluss dieser Behörde auf Transportangelegenheiten. Ebenso enthält das Regulativ für diese Aufsichtsbehörde vom 5. Jänner 1874, beziehungsweise vom 13. März 1876, wichtige Bestimmungen für den Transportdienst. In Deutschland ist bisher ein Reichs-Eisenbahngesetz nicht in Kraft getreten (dasselbe liegt übrigens im Entwurfe vor).

Das für Deutschland giltige Gesetz vom 7. Juni 1877 betrifft die Haftpflicht der Eisenbahnen für die beim Betriebe derselben herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.

Das Bahnpolizei-Reglement vom 4. Jänner 1875, giltig für die Eisenbahnen Deutschlands, enthält ausführliche Bestimmungen über Betriebsmittel und den Personen- und Gütertransport. Mit diesem Bahnpolizei-Reglement ist jenes für die Eisenbahnen im norddeutschen Bunde vom 3. Juni 1870 ausser Wirksamkeit getreten. Für die Regelung des Frachtengeschäftes, insbesondere rücksichtlich des Verhältnisses zwischen dem Handelsstande und den Eisenbahnen, ist in Deutschland das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch massgebend. Dasselbe wurde am 1. März 1862 in Preussen und Sachsen, am 1. Juli 1862 in Bayern eingeführt.

Sowohl das Handelsgesetz, als auch die im Vereinsgebiete für Deutschland und Oesterreich-Ungarn in gleicher Weise wirksamen Reglements, Uebereinkommen etc. sollen in diesem Capitel gemeinschaftlich mit den Einrichtungen in Oesterreich-Ungarn besprochen werden.

In Oesterreich-Ungarn sind im Allgemeinen folgende Bestimmungen für den Eisenbahn-Transport massgebend: Das Concessionsgesetz vom 14. September 1854 und die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Constitutivurkunden der einzelnen Gesellschaften, die Betriebsordnung vom Jahre 1851, die

speciell für Eisenbahn-Transporte giltigen Gesetze, Ministerial-Verordnungen, Vorschriften und die Erlässe der Aufsichtsbehörden, das österreichische beziehungsweise ungarische Handelsgesetz und das österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement, die zwischen den Eisenbahnen vereinbarten und von den Aufsichtsbehörden genehmigten Tarife und Kundmachungen, weiters die gegenseitigen Uebereinkommen der österreichisch ungarischen Bahnen, die Vereinbarungen mit Vereinsbahnen und mit fremdländischen Eisenbahnverwaltungen, sowie die von den einzelnen Gesellschaften herausgegebenen Dienstinstructionen und Dienstbefehle.

Von den Gesetzen, mit welchen die Regelung des Eisenbahnwesens zwischen den beiden Reichshälften erfolgte, ist zunächst das grundlegende Gesetz vom 21. December 1867 (R. G. Bl. Nr. 146) zu nennen, welches im § 2, Abs. 4, Verfügungen bezüglich jener Eisenbahnen, die das Interesse beider Reichshälften berühren, für eine nach gemeinsamen Grundsätzen zu behandelnde Angelegenheit erklärt, ferner das aus dem Jahre 1867 datirende Zoll- und Handelsbündniss, welches im Jahre 1878 erneuert wurde und in seinem Artikel VIII erklärt: dass insbesondere die Eisenbahnbetriebs-Ordnung vom 16. November 1851 sammt zugehörigen Nachtragsbestimmungen und das Eisenbahnbetriebs-Reglement in beiden Reichshälften unverändert beobachtet werde, insolange nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise Abänderungen stattfinden. — Weiters wurde am 21. August 1868 ein »Uebereinkommen in Betreff der Eisenbahnen« abgeschlossen, das mit Ausschluss der Localbahnen folgende hauptsächliche, auf das Transportwesen bezügliche Bestimmungen enthält:

Die Vermehrung des Fahrparkes, die Errichtung von Magazinen bei gemeinsamen Bahnen hat im Einvernehmen mit den beiderseitigen Fachministerien zu erfolgen (§ 2). Bei gemeinsamen Eisenbahnen ist für die Bahnabtheilung in jenem Staatsgebiete, in welchem sich der Sitz der betreffenden Gesellschaft oder ihrer Centralverwaltung nicht befindet, auf Verlangen der betreffenden Regierung ein besonderes, mit den entsprechenden Vollmachten versehenes Verwaltungsorgan

(Betriebsdirection oder Betriebsinspectorat) für den technischen und commerciellen Betrieb aufzustellen (§ 5).

Da die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Aenderung der Betriebsordnung vom Jahre 1851 und des Betriebs-Reglements vom Jahre 1863 allseitig anerkannt wird, soll zur gemeinschaftlichen Ausarbeitung geeigneter Entwürfe so bald als möglich geschritten werden (§ 7).*) Beide Regierungen vereinigen sich zu dem Zwecke, eine möglichste Ermässigung der Personen- und Frachtentarife im Interesse des Handels, der Industrie und Landwirthschaft anzubahnen. Insbesondere sollen für die gemeinsamen Bahnen einheitliche Tarifbestimmungen angestrebt werden (§ 8). Für gemeinsame Eisenbahnen sollen gleiche Dienstesvorschriften und Instructionen eingeführt werden, welche der einverständlichen Genehmigung beider zuständigen Behörden unterliegen (§ 9). Die Genehmigung der Fahrpläne für gemeinsame Bahnlinien steht für die Theilstrecke in jedem Staatsgebiete der betreffenden Aufsichtsbehörde zu (§ 10). Jedes Fachministerium wird Sorge tragen, dass das andere von allen Tarifen, Fahrplänen und sonstigen Verkehrsbestimmungen sämmtlicher Eisenbahnen seines Staatsgebietes Kenntniss erlangt, und werden die statistischen Nachweisungen über den Stand der Fahrbetriebsmittel periodisch gegenseitig zugemittelt (§ 11). Eine länger andauernde Abziehung der Fahrbetriebsmittel der Linien des einen Staatsgebietes kann nur mit Zustimmung der betreffenden Aufsichtsbehörde stattfinden (§ 13). Beide Regierungen veranlassen die Bildung eines Eisenbahnverbandes zwischen sämmtlichen Eisenbahnunternehmungen beider Staatsgebiete, dessen Aufgabe in einem besonders zu vereinbarenden Statute festgestellt werden soll und wird auch eine umfassende Eisenbahn-Statistik jährlich herausgegeben (§ 14).

Die innere Organisation und der Wirkungskreis der staatlichen Aufsichtsbehörden (k. k. und k. ungar. General-Inspection) wurde von den Ministerien beider Reichshälften mit

*) Rücksichtlich des Betriebs-Reglements ist dies durch Einführung des neuen Reglements vom Jahre 1872 beziehungsweise 1874 schon geschehen. Die wenig entsprechende und sehr reformbedürftige Betriebsordnung vom Jahre 1851 ist jedoch noch immer in Kraft.



speciellen, wesentlich von einander abweichenden Erlässen fixirt. — Ebenso ist die Organisation der im Betriebe des Staates stehenden Eisenbahnen sowohl in Oesterreich als auch in Ungarn von verschiedenartigen Gesichtspunkten normirt.

Für das Transportwesen der Eisenbahnen in Oesterreich ist weiters die Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238 (Eisenbahn-Concessionsgesetz), zu berücksichtigen. Das Concessionsgesetz enthält über das Transportwesen nur wenige Bestimmungen, welche in den einzelnen Abschnitten noch erwähnt werden sollen.

Für Bergwerksbahnen, sowie über das Zusammentreffen des Eisenbahn- und Bergbaubetriebes, für Pferdeeisenbahnen (Tramways) und für den Betrieb von Strassen-Locomotiven sind specielle gesetzliche Bestimmungen in Kraft. Die Bestimmungen über Anzahl und Lage der Stationen, sowie für Schleppbahnen erscheinen in den allgemeinen Bauvorschriften. (Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R. G. Bl. Nr. 19.)

Die Constitutivurkunden der einzelnen Bahnanstalten enthalten rücksichtlich des Transportdienstes, namentlich die tarifarischen Grundtaxen, weiters Detailbestimmungen über den Betrieb, über Beförderung von Militärtransporten, der k. k. Post etc., und zwar auf Grundlage des allgemeinen Concessionsgesetzes und der für jede einzelne Gesellschaft mit den Concessionären vereinbarten Bestimmungen. Im Sinne des allgemeinen Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 sind die Eisenbahnunternehmungen auch verpflichtet, sich mit den angrenzenden Eisenbahnen, in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benützung der Bahn und der Betriebsmittel ins Einvernehmen zu setzen.*)

Die Gesetze und Verordnungen für einzelne Materien des Transportdienstes, für Militärtransporte, das Zollwesen, für den

*) S. Sammlung der das österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutivurkunden von Pollanetz & Wittek, 1870—1877. (Dieses werthvolle Nachschlagewerk wurde seither nicht fortgesetzt.) Gegenwärtig erscheint lieferungsweise eine neu zusammengestellte Sammlung der auf das österreichische Eisenbahnwesen Bezug habenden Gesetze, Verordnungen und Judicate von Dr. Victor Röll, Wien, 1884. (Die Constitutivurkunden sind in dieser Sammlung nicht aufgenommen.)



Transport von Thieren und thierischen Producten, sollen in den selbstständig behandelten Abschnitten erörtert werden.

Für den Personentransport ist insbesondere das Gesetz vom 5. März 1869, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen für die beim Verkehre sich ereignenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen, schon wegen des allgemeinen Interesses, welches diesem Gesetze innewohnt, von besonderer Wichtigkeit und wird im Capitel »Personentransporte« noch näher berührt werden.

Die rücksichtlich des Transportdienstes in Wirksamkeit tretenden Eisenbahngesetze, Ministerial-Verordnungen, Vorschriften und Erlässe der Aufsichtsbehörden betreffen die Regelung specieller Verhältnisse und sind die bezüglichen Bestimmungen entweder für sämmtliche Bahnen, oder für eine Verwaltung, beziehungsweise mehrere Gesellschaften massgebend.*) Rücksichtlich der Competenzsphäre ist zu beachten, dass in Oesterreich von dem k. k. Handelsministerium, beziehungsweise der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, ferner vom k. k. Ministerium des Innern, beziehungsweise von den demselben unterstehenden politischen Aemtern, Vorschriften an Eisenbahnen erlassen werden und zwar von den letztgenannten Behörden über Thiertransporte, Seuchenvorschriften etc., weiters vom k. k. Finanzministerium über Zoll- und Gebühren-Angelegenheiten etc. und vom k. k. Reichs-Kriegsministerium über Militärtransporte. In Ungarn ist das kgl. Communicationsministerium und die kgl. General-Inspection der Eisenbahnen als Aufsichtsbehörde zu betrachten und werden die für Ungarn giltigen Bestimmungen von diesen Stellen, beziehungsweise von den kgl. ungarischen Ministerien erlassen.

Die mit kaiserlicher Verordnung vom 16. November 1851 (R. G. Bl. 1852, Nr. 1) für alle Kronländer erlassene Betriebsordnung hat den ausgesprochenen Zweck: »den für das allgemeine Wohl so wichtigen Betrieb der Eisenbahnen auf angemessene Weise zu regeln« und betrifft auch die Verpflichtungen

*) Siehe »Uebersicht der auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erschienenen österreichischen Gesetze, Verordnungen und Normal-Erlässe«. Von Dr. Franz Liharzik, Wien 1878—1884, und Oesterr. Eisenbahngesetze, von Dr. Victor Röll.





derjenigen Personen, welche die Eisenbahnen benützen oder sonst mit denselben in Beziehung kommen. — Die für den Transportdienst besonders wichtigen Bestimmungen dieser Betriebsordnung umfassen folgende hauptsächliche Punkte: Allgemeine Vorschriften für den Bahnbetrieb, Erhaltung der Betriebsmittel, Tarife und Aufnahmsbedingungen, Betriebsstörungen, Personen- und Güterwagen, Zusammenstellung der Züge; weiters die Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener, die Verpflichtungen der Privateisenbahn-Unternehmungen, sowie ihrer Beamten und Diener, deren Rechte als bahnpolizeiliche Organe, Beförderung der Post, Militärtransporte, Instructionen, Aufsicht und Controle von Seite der Bahndirection und der k. k. General-Inspection in Betreff der Betriebsmittel, der Fahrordnung, Tarife, den Personen- und Sachenverkehr etc. Diese Betriebsordnung, welche durch die nachträglich (1. Juli 1877) in Wirksamkeit getretenen Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen und andere Gesetze wesentlich modificirt wurde, ist noch heute in Kraft. In Deutschland besteht, wie schon erwähnt, eine der österreichischen Eisenbahnbetriebs-Ordnung ziemlich ähnliche Vorschrift, das »Bahnpolizei-Reglement der Eisenbahnen Deutschlands«.

Das österreichische Handelsgesetzbuch vom 17. December 1862, von welchem, da es rücksichtlich der Transportbestimmungen für Eisenbahnen mit dem in Deutschland eingeführten Gesetze identisch ist, gleichzeitig mit diesem gesprochen werden soll, enthält alle jene Normen, welche sowohl für die Eisenbahn als Frachtführer, als auch für das Publicum als Frachtgeber massgebend sind. Viele diesbezügliche Bestimmungen sind weiters im Betriebs-Reglement zu finden, das in vieler Beziehung als Ergänzung und Erweiterung des Handelsgesetzbuches zu betrachten ist.*)

In Ungarn besteht seit 1. Jänner 1876 ein selbstständiges, in der Landessprache verfasstes Handelsgesetzbuch, das nahezu in gleicher Weise wie das österreichische und deutsche

*) Eine ausführliche Studie über das rechtliche Verhältniss des Handelsgesetzbuches zum Betriebs-Reglement enthält »Das Eisenbahnfracht-Geschäft«. Von Dr. jur. Oscar Wehrmann. Stuttgart 1880.



Handelsgesetz formulirt ist und auch dieselbe Eintheilung (Speditionsgeschäft und Frachtgeschäft etc.), über das Transportgeschäft, enthält. — Auf Grund der bisher in anderen Staatengebieten gemachten Erfahrungen sind im ungarischen Handelsgesetze einige unklare und verschieden deutbare Sätze und Worte präciser gefasst und ist im Allgemeinen der Umstand, dass der internationale Verkehr eine gleichförmige Gesetzgebung, namentlich für das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, erfordert, nicht ausser Acht gelassen worden.

Nachdem sämmtliche ungarischen Eisenbahnen dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehören und das Betriebs-Reglement vom 10. Juni 1874 ebenso für Ungarn als auch für Oesterreich gilt, kann das ungarische Handelsgesetzbuch, rücksichtlich des Transportgeschäftes, in gleicher Weise beurtheilt werden, wie das österreichische, beziehungsweise deutsche Handelsgesetz, und sind die nachfolgenden, auf Oesterreich und Deutschland bezüglichen Bemerkungen auch für Ungarn anwendbar. Die diesbezüglichen ungarischen handelsgesetzlichen Bestimmungen erscheinen im vierten Titel unter Rubrik: Speditionsgeschäft, §§ 384—392; im fünften Titel unter Frachtgeschäft (in zwei Abschnitten, §§ 393—434).*)

Die Bestimmungen des österreichischen, beziehungsweise deutschen Handelsgesetzbuches über Speditions- und Frachtgeschäft erscheinen unter den Rubriken: Von dem Speditionsgeschäfte. Vierter Titel, §§ 379—389. Von dem Frachtgeschäfte überhaupt. Fünfter Titel, §§ 390—421, und als Zweiter Abschnitt: Von dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere, §§ 422—431. In dem letztgenannten Abschnitte ist insbesondere das ganze Rechtsverhältniss zwischen dem Frachtgeber und dem Frachtführer in 10 Punkten zusammengefasst.

Artikel 422 normirt, dass eine Eisenbahn, welche dem Publicum zur Benützung für den Gütertransport eröffnet ist, die bei ihr angesuchte Eingehung eines Frachtgeschäftes unter den in diesem Artikel angeführten Modalitäten nicht verweigern könne.

---

*) Siehe »Commentar zum ungarischen Handelsgesetzbuch«. Von Dr. Julius von Schnierer. Autorisirte Uebersetzung aus dem Ungarischen. Budapest 1877.



Im Artikel 423 wird bestimmt, dass der Frachtführer die Verpflichtung zum Schadenersatz zu seinem Vortheile im Voraus nicht ausschliessen oder beschränken darf, soweit dies nicht durch die folgenden Artikel gestattet ist.

Artikel 424 und 425 zählen die Fälle auf, in welchen von Seite der Bahnverwaltung für den Schaden, welcher aus dem Transporte entsteht, nicht oder unter Bedingungen gehaftet wird.

In Artikel 426 wird die Vereinbarung, dass in Ansehung von Gütern, welche bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht oder an Mass erleiden, bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatze nicht gehaftet werde, als zulässig anerkannt.

Artikel 427 bestimmt hauptsächlich, es könne vertragsmässig festgesetzt werden, dass der, der Schadenberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbriefe, im Lade- oder im Gepäckscheine angegebenen Werth, oder einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll.

Artikel 428 handelt von der Zulässigkeit der Vereinbarung, dass nach Empfangnahme des Gutes und nach Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wegen Verlustes oder Beschädigung des Gutes binnen einer bestimmten Frist auch bei nicht sogleich erkennbaren Mängeln erlösche.

Artikel 429 bezeichnet die Vereinbarung, dass bei Anschlüssen nicht sämmtliche Eisenbahnen für den ganzen Transport haften, sondern nur die erste und diejenige, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, eine in der Mitte liegende Bahn aber nur dann, wenn der Schaden erweislich auf derselben sich ereignet hat, als zulässig.

Artikel 430 bestimmt, es könne bedungen werden, dass bei Transporten an einen nicht an der Eisenbahn gelegenen Ablieferungsort die Haftpflicht der Eisenbahn nur bis zu dem Orte bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahn endigt.

Gemäss Artikel 431 gilt bei einer Bestimmung des Frachtbriefes auf Abgabe des Gutes an einem an der Eisenbahn liegenden Orte der Transport nur als bis zu jenem Orte übernommen.

Die Thatsache, dass diese 10 Gesetzesartikel nicht mehr für die heutigen, im Laufe der Zeit wesentlich veränderten Transportverhältnisse genügen, ist schon aus dem gewiss massgebendsten Momente zu entnehmen, dass eine fast verwirrende Fülle von verschiedenartigen Rechtsanschauungen über die heutigen Transportverhältnisse besteht, welche die Nothwendigkeit ergeben hat, die allzu knappe Fassung dieser Gesetzesartikel ausführlich zu commentiren. Seit dem 1. Juli 1863, mit welchem Tage das Handelsgesetzbuch in Oesterreich Wirksamkeit erlangte, haben sich die geschäftlichen und die Transportverhältnisse der Eisenbahnen wesentlich geändert. Diese einundzwanzig Jahre sind nicht ohne gewaltige Veränderung im Transportgeschäft vorübergegangen und sind in diesem Zeitraume durch zahlreiche concrete Fälle sowie oberstgerichtliche Entscheidungen, sowohl in Oesterreich als auch in Deutschland, Erfahrungen gemacht worden, welche schon mit Rücksicht auf das früher erwähnte, ziemlich ungeklärte Verhältniss des Betriebs-Reglements zum Handelsgesetzbuche eine neue rechtliche Unterlage für das Transportgeschäft als nothwendig erscheinen lassen. Für den Frachtführer und den Frachtgeber sind in erster Linie die Bestimmungen des Betriebs-Reglements massgebend; für die Entscheidungen der Gerichte werden dagegen die vorliegenden Erkenntnisse präjudicirend und ist die Lückenhaftigkeit der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen in der Praxis oft genug zu Tage getreten. Die einzige Lösung dieses Uebelstandes, und eine solche Lösung muss von der Zeit erwartet werden, dürfte die Schaffung eines speciellen Gesetzbuches für das Transportgeschäft der Eisenbahnen sein. Mit der Ausarbeitung eines solchen Eisenbahn-Transportrechtes, das nur im Wege commissioneller Berathungen und unter Heranziehung aller massgebenden Factoren verfasst werden könnte, müssten selbstverständlich die früher erwähnten Artikel von dem Speditionsgeschäfte, deren Anwendung heute auch auf die Eisenbahnen erfolgt und die von dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere handelnden Artikel 422—431 aus dem Handelsgesetzbuche eliminirt und durch ausführlichere Bestimmungen ersetzt werden, bei denen sowohl die reglementarischen Bestimmungen als auch die

oberstgerichtlichen Entscheidungen, weiters alle auf das Transportwesen bezüglichen neueren gesetzlichen Normen verwerthet würden, damit eine festere Grundlage für das heutige umfangreiche Eisenbahn-Transportgeschäft geschaffen werde. Das im Werden begriffene internationale Transportrecht wird hiedurch nicht alterirt, da dasselbe, wie schon die Bezeichnung ausdrückt, nur internationale Transporte betrifft, während der eben gemachte Vorschlag nur das begrenzte österreichische Gebiet, oder aber das ganze Vereinsgebiet in sich schliessen sollte.

Die gegenwärtig giltigen Betriebs-Reglements regeln das Verhältniss des reisenden Publicums und der Frachtgeber zur Eisenbahnanstalt, während die zwischen den einzelnen Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen das Verhältniss derselben unter einander hinsichtlich aller gemeinschaftlich zu bewältigenden Transporte feststellen. Die Betriebs-Reglements und Uebereinkommen stehen in einem organischen Zusammenhange, da letztere die Fixirung der gegenseitigen Haftpflicht der Eisenbahnen auf Basis der reglementarischen Bestimmungen enthalten.

Diese Feststellungen wurden nach und nach getroffen. Ebenso sind die Betriebs-Reglements allmälig aus den Bedürfnissen der Verkehrsentwickelung hervorgegangen und ist dieser Werdeprocess gleichzeitig mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens erfolgt. — So lange der Anschlussdienst nur wenige Verwaltungen berührte, war die Güterexpedition in den Anschlussstationen eine sehr leichte. Wie primitiv seinerzeit die Uebergabe der Güter von Bahn zu Bahn erfolgte, ist am besten durch die Thatsache zu illustriren, dass bis zum Jahre 1854 in Oesterreich alle Züge von Beamten begleitet waren, welche in den Knotenpunkten der Anschlussbahnen die stückweise Uebergabe sämmtlicher Güter, aus den zu jener Zeit unverschlossen beförderten Wagen, an Beamte der nächsten Verwaltung veranlassten, und die wenigen damals vorgekommenen Reclamationen in der einfachsten Weise zur Austragung brachten. Erst mit dem Inslebentreten neuer Eisenbahnlinien, als die Knotenpunkte der Anschlusslinien immer dichter wurden, genügte ein solcher, auf den Güterverkehr in den bescheidensten Dimensionen berechneter Uebergangsdienst nicht mehr. Die

stückweise (factische) Uebergabe der Güter von Bahn zu Bahn musste auf specielle Fälle beschränkt werden (Gepäcksstücke und Stückgüter). Ebenso entstand die Nothwendigkeit des Ueberganges von ganzen Wagenladungen (symbolische Uebergabe), was andererseits zur Einigung über Bestimmungen rücksichtlich des Dienstes in den Grenzstationen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen führte. Eine Consequenz dieser Verkehrserleichterungen waren Vereinbarungen über Haftbestimmungen für den Dienst in Grenzstationen und die Normirung aller jener nothwendigen Uebergangs- und Uebergabsmodalitäten (Manipulationsdienst), welche die Basis für die gegenseitige Haftung der Eisenbahnverwaltungen bilden.

Im Jahre 1853 wurde in Oesterreich zum ersten Male der bisher beobachtete Uebergangsdienst als ungenügend erachtet, und ordnete das damalige k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, mit Erlass vom 17. August 1853, Zahl 4737/E, an, dass von der Zugsbegleitung der Lastzüge durch ambulante Beamte im gegenseitigen Verkehre der damals unter der Staatsverwaltung gestandenen Eisenbahnen (gegenwärtig privilegirte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abzusehen und der Uebergabsdienst auf neuen Grundlagen durchzuführen sei. Diese Vereinbarung rücksichtlich der Uebergabe und Uebernahme der Waaren in den Grenzstationen, sowie über die Haftung für Abgänge und Beschädigung von Gütern, wurde mit der ausdrücklichen Anordnung seitens des Ministeriums geschlossen, die Güterumladungen in Brünn und Olmütz möglichst zu vermeiden. Die Basis der angeknüpften Verhandlungen bildeten im Allgemeinen die in einem Protokolle vom 21. März bis 9. April 1850, Zahl 1001/E, rücksichtlich des gegenseitigen Frachtenverkehres der unter der Staatsverwaltung gestandenen Eisenbahnlinien und der Nordbahn festgesetzten Bestimmungen, sowie die angeordneten Normen eines schon früher publicirten provisorischen Amtsunterrichtes für die k. k. Eisenbahnämter. Nachdem die Direction der ausschliesslich privilegirten Kaiser Ferdinands - Nordbahn am 3. August 1852 ihre Geneigtheit erklärte, den ambulanten Begleitungsdienst für Güter, der selbstverständlich mit grossen

Kosten verbunden war, und wie schon erwähnt, den gesteigerten Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprach, aufzulassen, trat in der Zeit vom 23. bis 26. November 1853 in der Station Brünn eine aus Delegirten der Staatsverwaltung und der Nordbahn bestehende Commission zusammen, um die allgemeinen Grundsätze für den directen Verkehr von Gütern in Kastenwagen, weiters einen gemeinschaftlichen Verschluss (die Plombe), der noch heute besteht, festzustellen. — Es wurde weiters vereinbart, dass zu jedem Wagen ein abgesonderter Verladeschein ausgefertigt und Abgabsverzeichnisse und Bestätigungsbücher über die Uebergabe und Uebernahme in den Grenzstationen geführt werden sollten. Es wurde das Verfahren bei der Aufgabe, die Uebernahme und Prüfung der Verladung von Güterwagen, weiters wurden die Fälle, in denen die directe Verladung stattfinden sollte, die Modalitäten der Zuladung für die Aufgabsbahnen und die fremden Bahnen festgestellt und wurde die Zulassung von offenen Wagen für gewisse Transporte (Roheisen, Getreide, Wolle, Eisen und Eisenbestandtheile in grösseren Mengen) in Aussicht genommen; es wurde das Verfahren in den Grenzstationen rücksichtlich der Uebergabe der Begleitungs-Documente (Transitoverzeichnisse) vereinbart, die gegenseitige Uebergabe und Uebernahme und die Constatirung von Anständen, sowie der Vorgang bei der Ausladung in der Bestimmungsstation, auch wurden die Haftungsbestimmungen für die verladenden und ausladenden Beamten und Packmeister und schliesslich die gemeinschaftliche Ersatzpflicht in allgemein gehaltenen Bestimmungen von beiden contrahirenden Theilen endgiltig formulirt. Bei der Fertigung des »Brünner Protokolles« erkannten die betheiligten Verwaltungen die Nothwendigkeit, dieses Uebereinkommen in seinem vollen Umfange auch auf die Linien der südöstlichen k. k. Staatseisenbahn auszudehnen. Das erwähnte, in Brünn aufgenommene Protokoll erhielt vom k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten am 17. April 1854 die Genehmigung, und trat am 1. Juni 1854 in Wirksamkeit. Dasselbe hat heute nur mehr einen historischen Werth und zeigt, wie der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr aus bescheidenen Anfängen langsam grössere Dimensionen annahm. Es liefert aber auch ein

Bild dieser Periode, welche überhaupt einen frischen Zug im österreichischen Eisenbahnwesen aufweist. Fast zu gleicher Zeit entstand das Concessionsgesetz (1854), nachdem drei Jahre früher die Betriebsordnung (1851) publicirt worden war.

Die besprochenen Vereinbarungen des »Brünner Protokolles« wurden bald durch die überraschend schnelle Verkehrsentwickelung der letzten Jahrzehnte überholt. Mit 15. April 1859 wurde von der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (andere Bahnen folgten diesem Beispiele) ein allgemein gehaltenes Reglement für das Transportwesen hinausgegeben. Schon im Jahre 1861 sah sich die Generaldirection der k. k. privilegirten österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (der Verkauf dieser Bahn von Seite des österreichischen Staates an eine französische Gesellschaft war im Jahre 1855 erfolgt) veranlasst, specielle Bestimmungen über die Haftung und Versicherung bei dem Sachentransporte auf den gesellschaftlichen Linien zu formuliren und wurden insbesondere die Grundsätze der allgemeinen und besonderen Versicherung für jede einzelne Güter-Kategorie (Reisegepäck, Eilgut, Frachtgut, Equipagen etc.) aufgestellt und gleichzeitig festgestellt, wie vorzugehen sei bei einem den normalen Versicherungswerth übersteigenden Mehrwerth von Transportgegenständen. Sowohl für Reisegepäck als auch für Eilgut, Fuhrwerk aller Art, Thiere und Frachten wurden bestimmte Normalsätze der Versicherung fixirt und über die Haftung für Verluste, Gewichtsabgänge und Beschädigungen neue Principien aufgestellt. Auch über das Reclamationsverfahren, die Berechtigung zu Reclamationen, die Fristen, bis zu welchen solche einzubringen seien, die Thatbestandserhebung und Werthermittelung, die Bemessung des Entschädigungsbetrages im Allgemeinen und insbesondere bei Verlusten, Abgängen und Beschädigungen, sowie das arbiträre Recht der Eisenbahnverwaltung, die Gegenstände in natura zu ersetzen, oder deren ermittelten wirklichen Werth nach den vorhergegangenen Bestimmungen baar auszuzahlen und das Gut in das Eigenthum der Gesellschaft zu übernehmen, oder den Entschädigungsbetrag in Baarem zu bezahlen, wobei den Parteien die Verpflichtung oblag, den Gegenstand zu übernehmen, wurden allgemeine Grundsätze ausgesprochen. — Rücksicht-

lich der Austragung streitiger Entschädigungsfälle wurde die Bemerkung beigefügt, dass, »wenn der Ersatzberechtigte mit der ihm von der genannten Verwaltung auf Grund der von ihr ausgegebenen Bestimmungen und auf Basis der gepflogenen Erhebungen bemessenen Entschädigung nicht zufriedengestellt sei, ihm der Rechtsweg offen bleibe«.

Es ist selbstverständlich, dass Bestimmungen, wie die eben besprochenen, unter den damaligen Transportverhältnissen ganz erklärlich erschienen, da es zu jener Zeit jeder Eisenbahnanstalt frei stand, nach ihrem Ermessen reglementarische Bestimmungen zu veröffentlichen, und ein allgemein giltiges Betriebs-Reglement zu jener Zeit nicht bestand. Immerhin gebührt der genannten Gesellschaft, deren reformatorische Thätigkeit auf dem Gebiete des Transportdienstes unbestritten ist, sowie allen zu jener Zeit bestandenen Eisenbahngesellschaften das Verdienst, eine neue Aera im Transportwesen eingeleitet zu haben.

Aber auch die erwähnten Bestimmungen genügten bald nicht mehr. Im Juni 1863 wurde von der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, gedrängt durch die im Laufe des letzten Zeitabschnittes gemachten praktischen Erfahrungen (zu gleicher Zeit erfolgte ein ähnlicher Schritt von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie von anderen Bahnen im eigenen Wirkungskreise), ein Betriebs-Reglement veröffentlicht.

In diesem Betriebs-Reglement erblicken wir das Vorbild des gegenwärtigen, für die sämmtlichen österreichisch-ungarischen Eisenbahnen giltigen Betriebs-Reglements. Alle in den einzelnen früher erwähnten Bestimmungen als praktisch erkannten Vorschriften sind in diesem Betriebs-Reglement in einzelne Capitel zusammengefasst, ergänzt, wesentlich erweitert und in ein System gebracht. Dieses Reglement trat mit 1. Juli 1863 in Kraft und wurden mit diesem Tage die bei den einzelnen Gesellschaften wirksam gewesenen Bestimmungen, beispielsweise das am 15. April 1859 auf den concessionirten Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft eingeführte Reglement für das Transportwesen, sowie die früher erwähnten Bestimmungen über Haftung und Versicherung, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Die bis zum Jahre 1863 veröffentlichten Betriebs-Reglements wurden von den einzelnen Eisenbahngesellschaften ausschliesslich auf Grundlage der Concessionsurkunden mit Berücksichtigung der allgemeinen und localen Verhältnisse aufgestellt und hatten somit die Bedeutung von internen Vorschriften für den Transportdienst. Das Betriebs-Reglement vom Jahre 1863 wurde von jeder einzelnen Eisenbahngesellschaft in Druck gelegt und mit der Firmabezeichnung versehen, und galt somit als ein Reglement der betreffenden Verwaltung. In der Schlussclausel des Reglements vom 1. Juli 1863, welches das erste unter Intervention der staatlichen Aufsichtsbehörde zu Stande gekommene Betriebs-Reglement ist und in welchem das im Jahre 1862 erschienene Handelsgesetz durchleuchtet, erscheint die erwähnenswerthe Bemerkung angefügt, »dass allfällige Abänderungen dieses Reglements bis zum Erlasse eines neuen Reglements in der amtlichen Wiener Zeitung giltig kundgemacht werden sollten«. Erst später, als die mangelhaften Transporteinrichtungen nicht mehr entsprachen und das allgemein empfundene und insbesondere von der Geschäftswelt als unabweisbar erklärte Bedürfniss nach Reformen in der Transportabwickelung wiederholt durch die Handelskammern ausgesprochen wurde, entstanden die für alle Bahnen gemeinschaftlich giltigen und von den Aufsichtsbehörden genehmigten Betriebs-Reglements, in welchen die Wünsche der Frachtgeber berücksichtigt erscheinen.

Eine Consequenz der von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen veröffentlichten Betriebs-Reglements vom Jahre 1863 war eine Einigung der meisten damals in Oesterreich (der Dualismus datirt vom Jahre 1867) bestandenen Eisenbahngesellschaften, und zwar wurde am 13. August 1863, somit unmittelbar nach Erscheinen des Betriebs-Reglements zwischen den Verwaltungen der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Kaiserin Elisabethbahn, der Südbahngesellschaft, der Theisseisenbahn, der galiz. Karl Ludwigs-, der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Brünn-Rossitzer Bahn, der Teplitzer Eisenbahngesellschaft und der Buschtěhrader Eisenbahn das erste gemeinschaftliche Uebereinkommen abgeschlossen, »nach welchem sich bei der Ausführung der directen Verladung der Güter im Anschlussverkehre, deren

Uebergabe und Uebernahme in den Grenzstationen und der hieraus entspringenden Haftung unter einander zu benehmen sei«. Es wurden zum ersten Male allgemeine, für alle betheiligten Bahnen bindende Abmachungen für die directe Verladung im Anschlussverkehre, das Verfahren in den Aufgabs- und Grenzstationen und in den Abgangsstationen, in Reclamationsfällen, der Vorgang in den Reclamations-Bureaux sowie bei Ersatzleistungen festgestellt und hiebei auf die Bestimmungen des Betriebs-Reglements Rücksicht genommen. Auch dieses Uebereinkommen ist als Vorbild des gegenwärtig in Kraft bestehenden Uebereinkommens sämmtlicher österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen zu betrachten.

Die Umarbeitung der schon nach wenigen Jahren lückenhaft gewordenen Betriebs-Reglements vom Jahre 1863 erfolgte über Anregung der von der Wiener Handels- und Gewerbekammer in Vorschlag gebrachten Enquête, welche im Jahre 1871 zusammentrat und aus Vertretern des Handelsministeriums, der Eisenbahnverwaltungen und der Handelskammer bestand. Ein wichtiges Motiv für die Abänderung der Reglements vom Jahre 1863 war auch der Umstand,, dass in Norddeutschland ein neues Betriebs-Reglement ausgearbeitet wurde, das dem neuen am 1. August 1872 in Oesterreich-Ungarn in Wirksamkeit getretenen Betriebs-Reglement als Unterlage diente und den Wünschen der Geschäftswelt nach geänderten Transportbestimmungen, welche für alle Bahnen gleiche Verpflichtungen zu enthalten hätten, nachkommen sollte. Noch während der Verhandlungen der Enquête erschien ein neues Uebereinkommen der schon früher genannten österreichisch-ungarischen Verwaltungen und der durch den Bau neuer Linien hinzugekommenen Eisenbahnen, und zwar jenes vom 1. Jänner 1871, welches somit kaum in Kraft getreten, durch das Betriebs-Reglement vom Jahre 1872 überholt wurde.

Eine lange Dauer war aber diesem Betriebs-Reglement nicht gegönnt. Schon nach zwei Jahren — und dies ist ein charakteristisches Merkmal der überraschend schnellen Entwickelung, welche der Eisenbahn-Transport in einem ganz kurzen Zeitabschnitte genommen hat — entstand das noch gegenwärtig giltige österreichisch-ungarische

Betriebs-Reglement vom 1. Juli 1874. Dasselbe gilt für alle Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie in den Ländern der ungarischen Krone und ist in Oesterreich mit Verordnung des k. k. österreichischen Handelsministeriums auf Grund des Ausgleichsgesetzes vom 24. December 1867, Artikel VIII (gemeinsame Angelegenheiten), erlassen worden. Das für die Länder der ungarischen Krone vom ungarischen Communications-Ministerium gleichzeitig publicirte Reglement ist gleichlautend mit der Fassung des cisleithanischen Reglements. Die Publication des gegenwärtig giltigen Betriebs-Reglements, sowie jenes vom 1. August 1872, erfolgte im Reichsgesetzblatte, was bei dem Reglement vom 1. Juli 1863 nicht der Fall war.*)

Wiewohl das Uebereinkommen vom 1. Jänner 1871, wie schon erwähnt, der Situation nicht mehr vollständig entsprach, sahen sich die österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen dennoch veranlasst, die Stabilisirung des neuen Betriebs-Reglements vom Jahre 1874 (das Reglement vom Jahre 1872 war, wie bemerkt, schon nach zwei Jahren ungiltig) abzuwarten, und erschien am 1. Jänner 1875 ein wesentlich erweitertes, nach allen Richtungen entsprechendes Uebereinkommen, welchem als Anhang eine Dienstvorschrift (vom 1. Juli 1875) an sämmtliche österreichische Eisenbahnstationen, betreffend die von der Staatsverwaltung zugestandenen Erleichterungen im Zollverfahren, angefügt wurde. Die Einführung dieses Uebereinkommens erfolgte mit einer an sämmtliche österreichisch-ungarische Eisenbahnstationen gerichteten Dienstvorschrift. Es war dies gewissermassen der erste gemeinschaftliche Dienstbefehl an alle österreichisch-ungarischen Stationen rücksichtlich des Gütertransportes und kann dieses Uebereinkommen mit seinen Anhängen (Vorgehen bei Verkehrsstörungen und bei Annahme von Dispositionen zum Zwecke des Anhaltens von Sendungen in Unterwegsstationen) als die

*) Das österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement vom Jahre 1874 ist seither mit zahlreichen Nachträgen ergänzt und im August 1884 mit Erlass des Handelsministeriums, Z. 22767, eine neue amtliche Handausgabe angeordnet worden.

Grundlage des gegenwärtigen Systems der Transportabwickelung in Oesterreich-Ungarn angesehen werden.

Wenn auch dieses Uebereinkommen mit Nachträgen ergänzt und schliesslich am 1. Juni 1881 neu redigirt, jedoch keineswegs in veränderter Grundform erschien, so sind die allgemeinen und für die Durchführung des Gütertransportes im Anschlussverkehre massgebenden speciellen Gesichtspunkte dieselben geblieben, nach welchen zu jener Zeit vorgegangen wurde und noch heute der Dienst versehen wird. Die im Laufe der Jahre erforderlich gewordenen Abänderungen beziehen sich zumeist auf Detailvorschriften, ohne dass aber hiedurch die leitenden Grundprincipien des Expeditionsdienstes besonders nennenswerthe Modificationen erfahren hätten.

Die gegenwärtig in den in- und ausländischen Verbandsverkehren giltigen Betriebs-Reglements sowie die wichtigsten Uebereinkommen und sonstigen Transportvorschriften sollen nunmehr einer besonderen Besprechung unterzogen werden.

Die als Fundamentalartikel des Transportdienstes zu betrachtenden, in den verschiedenen Staatengebieten giltigen Betriebs-Reglements werden hier in vier Kategorien eingetheilt werden. In die Kategorie I ist das Betriebs-Reglement von Oesterreich-Ungarn vom 1. Juli 1874 einzureihen. Dasselbe hat Giltigkeit für alle Transporte innerhalb der österreichisch-ungarischen Monarchie; in die Kategorie II die Betriebs-Reglements, welche in den fremdländischen Staatengebieten, und zwar in gleicher Weise, wie das oben erwähnte Reglement für den Verkehr innerhalb der betreffenden Staatengebiete, Giltigkeit haben. Hiezu gehört beispielsweise das Betriebs-Reglement für die Bahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874, welches für sämmtliche Transporte innerhalb des Deutschen Reiches Giltigkeit hat, das Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahnen vom 9. Juni 1876, die Betriebs-Reglements für Rumänien, Serbien etc. In die Kategorie III gehört das Betriebs-Reglement vom 1. Jänner 1881 für die Eisenbahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen; dasselbe gilt für alle Transporte innerhalb des gesammten Vereinsgebietes; in die Kategorie IV sind die Betriebs-Reglements für jene Trans-

porte, welche von einer oder mehreren dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahnen auf eine fremdländische, dem Vereine nicht angehörige Bahn befördert werden, zu zählen.

Zu jeder dieser Kategorien von Betriebs-Reglements bestehen specielle Abmachungen zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen (Uebereinkommen) und sollen ebenso wie bei dem österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglement und dem dazu gehörigen Uebereinkommen auch bei jeder der angeführten Kategorien der erwähnten Betriebs-Reglements die wichtigsten dazu gehörigen Uebereinkommen aufgezählt werden.

Das österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement enthält nebst dem Handelsgesetze das Recht für die Transportgeschäfte zwischen den Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem dieses Verkehrsmittel benützenden Publicum. Es ist deshalb wesentlich zu unterscheiden von einer einfachen Kundmachung einer Eisenbahn über Transportvorschriften für das Publicum, da es nebst seinen zahlreichen Nachträgen allgemein gilt.

Das Betriebs-Reglement ist theilweise als eine Erweiterung des Handelsgesetzbuches und speciell jener Punkte zu betrachten, welche vom Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere handeln. Es gilt für Personen-, Gepäck- und Gütertransporte; bei den letzteren wird durch ordnungsmässige Aus- und Unterfertigung des Frachtbriefes die Geltung des Betriebs-Reglements ausdrücklich bestätigt. Ein besonderes Merkmal des Betriebs-Reglements (dies gilt auch für das Vereins-Betriebs-Reglement, sowie überhaupt die gesetzliche Auslegung der im Vereinsgebiete giltigen Betriebs-Reglements von gleichen Gesichtspunkten zu beurtheilen ist, unbeschadet der in einzelnen Ländern in Wirksamkeit stehenden Rechtssprechung) ist die in vielen Punkten festgestellte Divergenz der betriebsreglementarischen Bestimmungen mit jenen des Handelsgesetzbuches. — Für den Richter ist bei rechtlichen Entscheidungen über Streitfragen aus dem Transportgeschäfte in erster Linie das Handelsgesetzbuch massgebend. Dies gilt sowohl für Oesterreich-Ungarn wie auch für Deutschland und hat das deutsche Reichs-Oberhandelsgericht in der Entscheidung vom 30. November 1875

(Band 19, S. 184) constatirt, dass den Bestimmungen des deutschen Betriebs-Reglements vom Jahre 1874 »die Eigenschaft von Rechtsgrundsätzen nicht zukomme«. Dass die Verschiedenheit der Textirung des Handelsgesetzes einerseits und der Betriebs-Reglements anderseits schon zu den merkwürdigsten Schlussfolgerungen führte, ist eine unbestrittene Thatsache. Der berühmte Rechtsgelehrte Thöl hat in seinen Werken über Transportrecht eine Reihe von mit dem Handelsgesetzbuche nicht im Einklange stehenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements aufgezählt, und hat diese Aufzählung zu einer sehr interessanten wissenschaftlichen Controverse geführt, an welcher sich hervorragende Eisenbahnjuristen Deutschlands und Oesterreichs betheiligten (Goldschmidt, Steinbach etc.*).

Die den heutigen Verhältnissen kaum mehr genügende knappe Form der Betriebs-Reglements, sowie jene der einschlägigen handelsgesetzlichen Bestimmungen wird am deutlichsten dadurch illustrirt, dass über einzelne Fälle die verschiedenartigsten richterlichen Erkenntnisse vorliegen. So sind z. B. trotz der analogen Textirung des österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglements und des Vereins-Betriebs-Reglements einander entgegengesetzte, oberstgerichtliche Entscheidungen über gleichartige Transportstreitigkeiten erfolgt. Es würde zu weit führen, selbst die interessantesten dieser Entscheidungen hier anzuführen, und wird hierauf in den nachfolgenden Darstellungen des Transportdienstes noch speciell Rücksicht genommen werden. Dieser ungeklärte Zustand drängte naturgemäss zur Sammlung der in Frage kommenden richterlichen Entscheidungen und zur Auslegung und Commentirung der bestehenden Bestimmungen.**)

*) Siehe das Handelsrecht von Thöl (III. Band: Das Transportgewerbe, Frachtgeschäft überhaupt und Eisenbahnen). Leipzig 1880. — Handelsrechtliche Erörterungen, Eisenbahnrecht und anderes Frachtrecht. Von Thöl. Göttingen 1882. — Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, Band XXVI. S. 606—613, u. Band XXVIII, S. 441—456 (Goldschmidt). — Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung Nr. 9, VI. Jahrgang 1883, S. 99, 110 u. 126 (Steinbach). — Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 8, 14, 16, 18, 20, XXIII. Jahrgang 1883.

**) Siehe Sammlung von eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen Gerichte. Von Dr. Victor Röll. Wien 1879. — Sammlung von



Zu dem erwähnten österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglement vom 1. Juli 1874 gilt, wie bereits erwähnt wurde, das Uebereinkommen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen rücksichtlich des Gütertransportes im Anschlussverkehre und des Reclamationsverfahrens. Dasselbe zerfällt in zwei Theile, in die Manipulationsvorschriften und in die Bestimmungen über Haftung und Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltungen. Die Manipulationsvorschriften enthalten alle für die Versandtstation bei der Ablieferung und Verladung, Plombirung und Uebergabe massgebenden Gesichtspunkte; für die Unterwegs-Stationen Weisungen rücksichtlich der Ausladung, Zuladung und des Zurücklassens von Wagen, der Umladung und Plombirung; für die Grenzstationen alle auf die Uebergabe der Güter (Transitodienst) bezüglichen Vorschriften; für die Empfangs-Stationen (Bestimmungs-Stationen) die auf die Uebernahme der Güter und Documente, sowie die Feststellung von Mängeln bezughabenden Weisungen; weiters Instructionen rücksichtlich der Behandlung zollpflichtiger Güter. Ferner werden der Reclamationsdienst, das Verfahren der Stationen und der Reclamations-Bureaux geregelt, und im zweiten Theile die Haftung und Ersatzpflicht der Eisenbahnen unter einander und der Vorgang gegenüber den Parteien, und rücksichtlich der Austragung von Entschädigungs-Reclamationen zwischen den Bahnen unter einander präcisirt. (Im Capitel »Reclamationsdienst« soll sowohl hierüber als auch über die Haftpflicht der Eisenbahnen ausführlich gesprochen werden.)

Dem Uebereinkommen sind gegenwärtig Vorschriften angefügt über die Annahme von Dispositionen zum Zwecke des Anhaltens von Sendungen in Unterwegs-Stationen, über den Vorgang bei Verkehrsstörungen und die Verladung von Brettern, Bohlen und ähnlichem Schnittholz, Langholz,

---

eisenbahnrechtlichen Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes und des Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichtes. Neue Folge. Von Dr. M. Epstein. Wien 1884. — Commentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. Herausg. von Dr. E. Sigismund Puchelt. Leipzig, 1876. Desgleichen Fr. v. Hahn, Braunschweig. — Commentar zum Betriebs-Reglement vom J. 1874 für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns und Bestimmungen für den Güterverkehr. Von C. Ruckdeschel. Weiden 1880. — Eisenbahnrechtliche Entscheidungen deutscher Gerichte von Dr. jur. Georg Eger. Berlin 1884 etc.



Schienen, Langeisen, Eisenconstructionen, Dampfkessel etc., sowie von Heu, Stroh, Tabak, Baumrinde etc. auf offenen Eisenbahnwagen. Die dem österreichisch-ungarischen Uebereinkommen beigetretenen Eisenbahnverwaltungen einigten sich insbesondere noch dahin, auch rücksichtlich der Wagenbenützung nach bestimmten Manipulationsvorschriften vorzugehen. Diesem Uebereinkommen sind sämmtliche Eisenbahnverwaltungen der Monarchie, die der Localbahnen inbegriffen, beigetreten; auch die königlich serbischen und königlich rumänischen Staatseisenbahnen haben dieses Uebereinkommen adoptirt und sind diese ebenso wie die übrigen Eisenbahnverwaltungen den gleichen Haftbestimmungen unterworfen. Für den Transport von und nach den rumänischen Staatseisenbahnen ist, nachdem sie dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören, im Vereinsgebiete das Vereins-Betriebs-Reglement und das Uebereinkommen hiezu, für den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn jedoch das rumänische Betriebs-Reglement massgebend. Die Conformität ist durch die gleichartige Textirung der Betriebs-Reglements gewahrt, nur die Verjährungsfristen sind in Rumänien abweichend, indem für alle Formen von Anständen ein Jahr als Zeitpunkt gilt, nach welchem die Haftpflicht der Eisenbahnen erlischt. Das serbische Betriebs-Reglement enthält analoge Bestimmungen wie das österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement. Die nothwendigen Abänderungen des österreichisch-ungarischen Uebereinkommens werden von Delegirten der Verwaltungen in speciellen Fällen durchberathen und der gemeinsamen Directoren-Conferenz als Anträge dieses Comités für das Uebereinkommen zur Genehmigung vorgelegt.*) In Oesterreich-Ungarn bestehen Specialabmachungen über gemeinsame Transport-

*) In Oesterreich-Ungarn nimmt die Institution der Directoren-Conferenzen im Rahmen der Gesammtorganisation der Bahnen ungefähr dieselbe Stelle ein, wie der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen für sämmtliche, dem Vereine angehörige Eisenbahnverwaltungen. Transport-Angelegenheiten, welche die Bahnen der ungarischen Reichshälfte betreffen, werden vor die ungarische Directoren-Conferenz; Angelegenheiten, welche die cisleithanischen Bahnen berühren, vor die österreichische Directoren-Conferenz gebracht, daselbst berathen, zur Berichterstattung den ständigen oder ad hoc gewählten Comités zugewiesen; gemeinschaftliche Angelegenheiten werden in den gemeinsamen Directoren-Conferenzen entschieden.



angelegenheiten, beispielsweise über Verrechnung und Abrechnung in dem directen Transportverkehre; ausser diesen Vereinbarungen noch verschiedene, auf den Personen- und Güterdienst bezügliche Abkommen, über welche an betreffender Stelle Erwähnung gemacht werden soll.

Das in die Kategorie II fallende Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands, giltig vom 1. Juli 1874, wurde in Ausführung der Reichsverfassung vom Bundesrathe des Deutschen Reiches für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen. Seine Bestimmungen finden Anwendung für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands, im Local- und Verbandverkehr, sowie im Verkehre von Bahn zu Bahn. Es ist ebenso wie das österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement auf derselben Basis, auf dem Handelsgesetze, aufgebaut und gelten sowohl für dasselbe als auch für das Vereins-Betriebs-Reglement mit geringen Ausnahmen dieselben rechtlichen Unterlagen. Specielle Bestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen und Verbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in dem bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen oder dem Publicum günstigere Bedingungen gewähren. Das Betriebs-Reglement vom 1. Juli 1874 hat im Laufe der Zeit allgemeine für alle und besondere für einzelne Bahnen Deutschlands giltige Zusatzbestimmungen erhalten. Diese Zusatzbestimmungen sind in dem »Deutschen Eisenbahngütertarif Theil I« und überdies in den einzelnen Localtarifen publicirt. Das im Localverkehre auf den deutschen Eisenbahnen giltige Betriebs-Reglement enthält principielle Abänderungen gegenüber dem Vereins-Betriebs-Reglement, insbesondere rücksichtlich der Lieferfrist-Bestimmungen, und wird gegenwärtig eine Ausgleichung dieser Differenzen angestrebt.

Die Transportfristen werden nämlich im Localverkehre der deutschen Eisenbahnen für Eil- und Frachtgüter in der Weise bemessen, dass 300, beziehungsweise 200 km und nicht 225 km, wie dies im Vereinsgebiete der Fall ist, und bisher in Oesterreich-Ungarn üblich war, die Basis für die Berechnung

der Lieferfristen bilden. Seit 1. October 1884 ist übrigens in Oesterreich-Ungarn eine Gleichförmigkeit mit den diesfälligen in Deutschland bestehenden Lieferfristbestimmungen erzielt worden. Der Text des deutschen Betriebs-Reglements hat im Laufe der Jahre einige Veränderungen erfahren und sind die Texte der beiden Betriebs-Reglements für Deutschland und für das Vereinsgebiet nunmehr nahezu vollständig gleich. Abschnitt III, Beförderung von Gütern, gelangte nebst den für ganz Deutschland giltigen Tarifbestimmungen in Neuredaction zur Ausgabe unter dem Titel: »Deutscher Eisenbahngütertarif Theil I, giltig vom 1. Februar 1883, nebst Nachträgen.« Besondere Bestimmungen, welche als weitere Ergänzung des Betriebs-Reglements und der allgemeinen Tarifvorschriften, nur in diesem oder jenem Verkehre gelten, werden für jeden einzelnen Verkehr besonders publicirt. Jeder Wechsel- oder Verbandsverkehr, dessen reglementäre oder Tarif-Bestimmungen seit Inkraftreten des deutschen Eisenbahngütertarifes Theil I redactionelle Aenderungen erfuhren, lautet daher in seinem Titelblatte, um Beispiele anzuführen: Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Gütertarif II. Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der bayerischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der sächsischen Staatsbahnen andererseits, giltig vom 1. Mai 1884. Oesterreichisch-ungarischer und süddeutsch-französischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Deutschland.) Theil I. Allgemeine Bestimmungen (Reglement sammt Zusatzbestimmungen, allgemeine Tarifvorschriften und Güterclassification) für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der süddeutschen Bahnen einerseits und den Stationen der französischen Ostbahn, der französischen Nordbahn und der französischen Westbahn andererseits, giltig vom 15. Juli 1881 u. s. w. Ein ausführliches, mit Manipulations-Vorschriften erweitertes Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement für die deutschen Bahnen, wie in Oesterreich-Ungarn, besteht in Deutschland nicht, wohl aber sind in den einzelnen Verbandverkehren die Haftbestimmungen und auch theilweise Manipulations-Vorschriften gemeinschaftlich fixirt, und ist auch zwischen fast sämmtlichen Bahnen eine Instruction über den Verschluss der

Wagen mittelst Bahnplombe vereinbart. Die Anwendbarkeit des Vereins-Uebereinkommens für den localen Verkehr auf den Bahnen Deutschlands unter sich wird aus dem Artikel I dieses Uebereinkommens abgeleitet, welcher bestimmt, dass die Normen desselben auf sämmtliche Eisenbahnen des Vereines (somit auch für sämmtliche deutsche Bahnen) Anwendung finden, sofern nicht in engeren Verbänden besondere Bestimmungen verabredet sind. Die für alle Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen giltigen Bestimmungen und Uebereinkommen sollen später zur Besprechung gelangen.

Das Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahnen, genehmigt durch Bundesrathsbeschluss vom 9. Juni 1876, ist wesentlich abweichend von den in Oesterreich-Ungarn, in Deutschland und im Vereinsgebiete giltigen Reglements. Trotzdem viele Normen der genannten Reglements vollständig übereinstimmen, sind andererseits im schweizerischen Reglement, namentlich rücksichtlich der Haftpflicht im Personen- und Güterverkehre, eigenartige Bestimmungen enthalten, und ist insbesondere die Maximalhöhe der zu ersetzenden Beträge in Verlust- und Beschädigungsfällen im Vergleich zu dem in Oesterreich-Ungarn und im Vereinsgebiete üblichen Umfang der Haftpflicht eine viel höhere. Auf einige der markantesten Unterschiede zwischen den verschiedenen Reglements soll in den folgenden Abschnitten besonders hingewiesen werden.

Zwischen den schweizerischen Eisenbahnen ist die Manipulation und Haftpflicht derselben unter einander durch einen Vertrag vom 5. Juli 1875 geregelt, welcher die Organisation des directen Verkehres nebst einem Uebereinkommen über die Haftpflicht und insbesondere über das Verfahren zur Regelung der Entschädigungs-Forderungen festsetzt.

Das in die Kategorie III fallende Betriebs-Reglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Jänner 1881 ist nahezu identisch mit dem österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglement vom 1. Juli 1874. Einige unwesentliche Modificationen finden sich im § 43, in den einleitenden Bestimmungen etc.

Ein principieller Unterschied liegt nur in den beiderseitigen Bestimmungen des § 48, »von der Beförderung aus-

geschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Güter«. Zwischen den beiderseitigen Betriebs-Reglements bestehen namentlich im § 48 die Abweichungen in der Weise, dass im Vereinsgebiete Güter von dem Transporte ausgeschlossen werden, welche in Oesterreich unter gewissen Modalitäten befördert werden, ebenso wird die bedingungsweise Zulassung von Transporten im Vereinsgebiete nach anderen Grundsätzen bemessen, als in Oesterreich-Ungarn. Hier wie dort üben die staatlichen Aufsichtsbehörden Einfluss auf die Zulassung solcher Transporte. Die Normen des § 48 sind somit einem steten Wechsel unterworfen, da in die Gruppe der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, namentlich die der Selbstentzündung oder der Explosion unterworfenen Gegenstände gehören und fast täglich ein neuer derartiger Artikel auf den Markt gelangt. In Anbetracht, dass die Fortschritte der Sprengtechnik sowie die Erfahrungen über die Gefahren, welche mit dem Transporte von derartigen Gütern verbunden sind, ununterbrochene sind, wird selbstverständlich hievon der erwähnte Paragraph des Betriebs-Reglements wesentlich berührt und sind dessen Bestimmungen stets Aenderungen unterworfen.

Es wird zwar von den betheiligten Regierungen die möglichste Conformität hinsichtlich der Zulassung solcher Transporte angestrebt, immerhin ist aber die Thatsache bemerkenswerth, dass unablässige Abänderungen des § 48 in Form von Nachträgen mit Rücksicht auf das Vorhergesagte vorkommen müssen, insolange im Betriebs-Reglement die Aufzählung aller von der Beförderung ausgeschlossener oder bedingungsweise zugelassener Güter im authentischen Texte nach der heutigen Sachlage nicht fehlen darf. Dass hierdurch die Stabilisirung des Betriebs-Reglements nicht gefördert wird, ist einleuchtend.

Das »Vereins-Betriebs-Reglement« gilt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und Frachtgütern auf sämmtlichen Eisenbahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für diejenigen gegenseitigen Verkehre, welche die Grenzen des Deutschen Reiches oder der österreichisch-ungarischen Monarchie überschreiten. — Special-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Ver-

bände haben neben diesem Reglement nur dann Giltigkeit, wenn sie in den bezüglichen Tarifen erscheinen und mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruch stehen, dieselben vielmehr ergänzen oder dem Publicum günstigere Bedingungen gewähren.

Falls einzelne oder mehrere Regierungen der am Gebiete des Vereines Deutscher Eisenbahnen betheiligten Staaten, Bestimmungen erlassen, deren Zweck polizeilicher Natur ist, oder die Ausschliessung, beziehungsweise Zulassung von den unter den § 48 rangirenden Güter bezweckt, haben derartige Vorschriften auch für den Vereinsverkehr Giltigkeit, sofern derselbe das betreffende staatliche Gebiet berührt.

Das Vereins-Betriebs-Reglement enthält dieselbe Eintheilung, wie die früher erwähnten österreichisch-ungarischen und deutschen Reglements, und zwar: Allgemeine Bestimmungen über die Pflichten und Rechte des Dienstpersonales, über Beschwerdeführung, Betreten der Bahnhöfe etc., präcise Normen über die Beförderung von Personen, weiters von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren (§§ 7—45), nebst Bestimmungen über die Haftpflicht und Lieferungszeit dieser Transporte, Normen über die Beförderung von Gütern (§§ 46 bis 48), über den Abschluss des Frachtvertrages und Frachtbriefe (§§ 49, 50), über Zoll- und Steuervorschriften (§ 51), über Berechnung der Frachtgelder (§ 52), Zahlung der Fracht, Annahme und Auflieferung der Güter (§§ 53—56), über Lieferungszeit und Berechnung derselben (§ 57), über zeitweilige Verhinderung des Transportes (§ 58), Avisirung und Ablieferung des Gutes (§ 59), Lagergeld und Conventionalstrafe (§ 60), über das Verfahren bei Ablieferungshindernissen (§ 61), über die Haftpflicht im Allgemeinen (§ 62), die Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute (§ 63), es begrenzt den Umfang, die Zeitdauer und Beschränkung der Haftpflicht (§§ 64—67), normirt den Geldwerth der Haftung (§ 68), bestimmt die Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit (§ 69) und den Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit. Alle Aenderungen des Vereins-Betriebs-Reglements erscheinen in Form von Nachträgen. — Von den im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden Bestimmungen für den

Transportdienst sind noch zu erwähnen: Das Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Jänner 1881, nebst drei Anhängen, enthaltend das Uebereinkommen, betreffend Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, Tarifbestimmungen, ferner Bestimmungen für Extrafahrten, für Salon-, Personen-, Kranken- und besondere Gepäckwagen, weiters obligatorische Bestimmungen über die Verladung von Brettern, Bohlen und ähnlichem Schnittholz, Langholz, Schienen, Langeisen, Eisenconstructionen etc. etc.

Das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement enthält weiters die zu jedem einzelnen Paragraph des Vereins-Betriebs-Reglements bezüglichen Erläuterungen und Ergänzungen, die Bestimmungen rücksichtlich der Haftpflicht der Vereinsverwaltungen unter einander und ist für diese Bahnen in gleicher Weise als Regulativ für die gleichmässige Durchführung von Transporten zu betrachten, wie das österreichisch-ungarische Uebereinkommen für die demselben beigetretenen österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen. Soweit das Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen obligatorische Bestimmungen enthält, z. B. im Art. 17, gelten diese, wie für die deutschen Verkehre unter sich, so auch für jeden einzelnen deutschen Localverkehr nach Massgabe des Art. 1 (sofern nicht in engeren Verbänden besondere Bestimmungen verabredet sind), soweit diese Bestimmungen facultativ sind (z. B. in Art. 12), sind über deren Anwendbarkeit für die einzelnen Verbands- oder Localverwaltungen besondere Publicationen erforderlich, soweit jedoch diese Bestimmungen ausdrücklich nur im Vereinsgebiete anwendbar sind (z. B. in Art. 4), gelten sie weder für Verbandsverkehre, noch für den Localverkehr innerhalb Deutschlands. Für das Verhältniss der süddeutschen Verbandsbahnen unter sich, d. h. für diejenigen Verkehre, bei welchen Aufgabe- und Bestimmungs-Station innerhalb des Bereiches des Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes liegen, ist im Allgemeinen das Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen massgebend. Schon mit Rücksicht auf die Bayern zustehenden Reservatrechte,

welches zum Betriebs-Reglement vielfache specielle Zusatzbestimmungen erlassen hat, sowie mit Rücksicht auf die an diesem Verbande betheiligten österreichisch-ungarischen Verwaltungen sind die im erwähnten Uebereinkommen ersichtlichen Normen durch Zusatzbestimmungen, giltig vom 1. Juni 1884, ergänzt, beziehungsweise modificirt worden. Die hauptsächlichsten Abänderungen betreffen die Bestimmungen über den Uebergang von plombirten Wagen, das Verfahren zur Regelung der Entschädigungs-Forderungen, die Austragung von Reclamationen rücksichtlich der Haftungsfrage der betheiligten Verwaltungen unter einander.

Ueber den Verschluss und die Behandlung beladener Güterwagen sind im Süddeutschen Verbande besondere Vorschriften, gleichfalls vom 1. Juni 1884 giltig, in Kraft. (Plombirverfahren.)

Im Allgemeinen sind jedoch in den einzelnen Verbänden und Verkehren, deren Aufzählung schon wegen der grossen Anzahl derselben und ihres steten Umwandlungsprocesses zu weit führen würde, zumeist die Bestimmungen, welche im Vereinsgebiete gelten, als Basis angenommen.

Die Aenderungen in Betreff der Theilnahme an den zu leistenden Entschädigungen beziehen sich im süddeutschen Eisenbahnverkehre vorwiegend auf die Art. 28 bis 30 des Uebereinkommens zum Betriebs-Reglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, u. zw. auf die bei der Repartition aus den Titeln der Haftpflicht, des Verlustes, der Beschädigung, sowie der Versäumung der Lieferzeit bei Gepäcks- und Güter-Sendungen erwachsenden Haftbestimmungen. Das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen ist im Süddeutschen Verbande gegenüber den in anderen Verbänden bestehenden Durchführungs-Modalitäten gleichfalls verschieden und gilt der Grundsatz, dass Reclamationsangelegenheiten in der Regel durch die periodischen Verbands-Conferenzen und nur in besonderen Fällen durch die von der geschäftsführenden Direction des Verbandes ad hoc einberufenen Conferenzen erledigt werden; gegen die Entscheidungen der Verbands-Conferenz, sowie gegen die schiedsgerichtlichen Aussprüche ist eine Berufung unzulässig.

Im Vereinsgebiete gilt weiters das Regulativ für die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, nebst zwei Anlagen: Instruction für Wagen-Revisoren auf den Uebergangsstationen, Verzeichniss der Normalpreise für kleine Reparaturen an fremden Wagen, vom 1. Jänner 1881, nebst dem Uebereinkommen zu diesem Regulativ, welches am 1. September 1882 zwischen den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen vereinbart wurde.

Das Wagen-Regulativ enthält die Bedingungen, unter denen die Eisenbahnen im Vereinsgebiete den Uebergang, die Wiederverwendung der Wagen regeln und die Beschränkungen, welche diesfalls vereinbart werden. Das gegenwärtig in Kraft stehende Regulativ für die gegenseitige Wagenbenützung, giltig vom 1. Jänner 1881, das mit periodisch erscheinenden Nachträgen ergänzt wird, normirt auch die Benutzungsfristen und die Vergütungen für die Wagenbenützung, die Wagenmiethe und Zeitmiethe, die Verzögerungsgebühren, die Abrechnungs- sowie Controls-Modalitäten, und enthält weiters die Bedingungen und Vorschriften über die Beschaffenheit sowie Behandlung der zu verladenden und leer retourgehenden Wagen, der Wagenbestandtheile, der Ladungs-Utensilien, die Beschädigung der Wagen auf fremden Bahnen und Reparaturen, Vergütung und Liquidirung der Reparaturskosten, für welche Normalpreise vereinbart sind etc. Das Wagen-Regulativ enthält eine specielle Instruction über die Art und Weise, wie bei der Uebernahme von Wagen in den Uebergangsstationen vorzugehen ist.

Die Art und Weise, wie die hier aufgezählten Vereinbarungen insbesondere die Reglements und Uebereinkommen entstanden sind, ist in einem speciellen Capitel behandelt.*)

Für Oesterreich-Ungarn gelten, soweit Transporte innerhalb des Vereinsgebietes in Betracht kommen, die vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beschlossenen Einigungen. Innerhalb der Grenzen der österreichisch-ungarischen Monarchie sind, wie schon erwähnt wurde, specielle Grundsätze für den gegenseitigen Verkehr aufgestellt.

Die in die Kategorie IV gehörenden Reglements für jene Transporte, welche von einer oder mehreren dem

*) Siehe: Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. S. 59.

Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Eisenbahnen mit fremdländischen, dem Vereine nicht angehörigen Bahnen vereinbart werden, sind eine für sich abgeschlossene Gruppe; sie werden auf Basis von Tarifeinigungen von den betreffenden Eisenbahnen vereinbart und bilden in der Regel als reglementarische Bestimmungen einen integrirenden Bestandtheil des für die betreffende Gruppe von Eisenbahnen in Kraft tretenden Gemeinschaftsverkehres. Derartige, in diese Kategorie fallende Transporte werden nach speciellen, von den allgemeinen abweichenden Normen expedirt, welche zwischen den betheiligten Bahnen als Verbandsbahnen (Verbandsverkehre) vereinbart werden. Die reglementarischen Bestimmungen sind in jedem Verbandsverkehre den speciellen Verhältnissen angepasst, und sind sowohl die Transport- als auch Haftbestimmungen verschiedenartig bemessen.

Zu diesen Reglements gehören auch jene für den österreichisch-ungarisch-bayerisch-schweizerischen Verkehr vom 29. Juni 1878, die reglementarischen Bestimmungen im Verkehre mit Italien, Russland, Frankreich, Belgien etc. Zahlreiche Uebereinkommen, welche zwischen den einzelnen Verwaltungen diesfalls abgeschlossen wurden, regeln in analoger Weise, wie in Oesterreich-Ungarn, Deutschland und im Vereinsgebiete, die Modalitäten der Uebergabe in den Grenzstationen, die gegenseitige Haftung, Austragung der Reclamationen, so beispielsweise das Uebereinkommen zum Reglement für den Transport von Gütern im österreichisch-ungarisch-bayerisch-schweizerischen Verkehre vom 1. December 1878, das Uebereinkommen für den süddeutschen Verkehr vom 1. Juni 1884 (als Zusatzbestimmungen zu dem Vereins-Uebereinkommen), weiters die süddeutsch-französische Convention vom 1. October 1867, die verschiedenen Uebereinkommen mit rumänischen, russischen und italienischen Bahnen, welche letzteren sich auch den ersterwähnten Haftbestimmungen im Uebereinkommen für den österreichisch-ungarisch-bayerisch-schweizerischen Verkehr unterworfen haben, u. s. w.

Die auf Grundlage der früher erörterten vier Gruppen von Betriebs-Reglements abgeschlossenen Uebereinkommen zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen lehnen sich

somit an die reglementarischen Bestimmungen der bezüglichen Verkehre und Verbände an, und sind nebst den zwischen den Vereinsbahnen und den fremdländischen Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen Uebereinkommen zumeist den in den betreffenden Staatengebieten eingeführten Gesetzen, sowie den zwischen den coalirten Eisenbahnverwaltungen bestehenden geschäftlichen Usancen und internen Vorschriften angepasst. Bei der Gegenüberstellung dieser verschiedenartigen Uebereinkommen fällt zunächst auf, dass die Punktationen zur Regelung der gemeinschaftlichen Transportangelegenheiten sowohl in der Grundform und Disposition, als auch namentlich hinsichtlich des manipulativen Theiles wesentlich von einander abweichen. Das ausführlichste Uebereinkommen ist jenes zwischen den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen. An dieses schliesst sich hinsichtlich des Umfanges an Detailbestimmungen das im Vereinsgebiete in Kraft bestehende Uebereinkommen an. Aber auch zwischen diesen beiden Uebereinkommen sind ganz besonders principielle Unterschiede zu bemerken.

Das Uebereinkommen der österreichisch - ungarischen Eisenbahnen differirt von jenem des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sowohl in formeller, als auch in sachlicher Beziehung. Während im ersteren die Reihenfolge der einzelnen Bestimmungen genau den chronologischen Vorgängen beim Transportgeschäfte entspricht, ist im letzteren die Anordnung mehr mit der des Betriebs-Reglements übereinstimmend. Das österreichisch-ungarische Uebereinkommen ist im Allgemeinen ausführlicher gehalten. Einzelne tarifarische und auch sonstige Vorschriften (z. B. über Beförderung von Kindern, Avisirung von Nachnahmen etc.) erscheinen dagegen nur im Vereins-Uebereinkommen. Wesentlich abweichend von einander sind in mehreren Punkten jene Normen, die sich auf die gegenseitige Haftung der Bahnverwaltungen beziehen. Es ist diesfalls hervorzuheben, dass im österreichisch-ungarischen Verkehr zunächst in Betracht kommt, ob der an die Partei zu leistende Ersatz aus dem Titel der Beschädigung (des Verlustes) der Sendung, oder aber aus jenem der Lieferfrist-Ueberschreitung erwachsen ist; im Verkehre mit deutschen

Bahnen dagegen findet diese Unterscheidung keine Anwendung. Hier participiren an den Entschädigungen bis zum Betrage von 30 Mark in allen Fällen sämmtliche am Transporte betheiligte Bahnen, während dort Ersatzbeträge, welche das Maximum von fl. 15 nicht überschreiten, nur dann von der ganzen Transportstrecke zu übernehmen sind, wenn denselben keine Lieferfrist-Versäumnisse (für welche die schuldtragenden Verwaltungen stets allein aufzukommen haben) zu Grunde liegen.

Bei der Vertheilung von Ersätzen über 30 Mark, resp. fl. 15 kommt in beiden Verkehren die Schuldfrage in Betracht; die bezüglichen Bestimmungen der genannten Uebereinkommen sind jedoch auf verschiedenen Grundlagen aufgebaut.

Alle diese Differenzen sind namentlich deshalb bemerkenswerth, weil die Abmachungen der Eisenbahnverwaltungen auf der Basis von gleich textirten Betriebs-Reglements erfolgen, somit anzunehmen ist, dass mit der Zeit auch diesfalls eine Gleichförmigkeit der Uebereinkommen zu erzielen sein dürfte.

Insolange dies nicht in allen Verkehren und Verbänden erreicht ist, bleibt die Abwickelung des Transportdienstes, speciell der Uebergang von Bahn zu Bahn, sowie die Ordnung schwebender Differenzen zwischen den Vereinsbahnen und den fremdländischen Bahnen ziemlich schwierig und wird hiervon die Anzahl, sowie die Austragung der vorkommenden Güteranstände wesentlich beeinflusst.

Bei den bisher aufgezählten Normen sind die Verhältnisse bei Normalbahnen (Hauptbahnen) ins Auge gefasst worden. Für den Transportdienst auf Secundärbahnen gilt in Oesterreich zunächst das Gesetz vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56, welches bereits zweimal und zwar bis 31. December 1884 und bis 1. Juli 1886 verlängert wurde.

Der Transportdienst auf Secundär- und Localbahnen*) wird gegenwärtig schon mit Rücksicht auf die kurze Entwickelungszeit dieser neuen Form von Eisenbahnlinien in so

*) Im Jahre 1882 bestanden in Oesterreich-Ungarn 1387 km, in Deutschland 4166 km Eisenbahnen mit Secundärbetrieb. In demselben Zeitabschnitt bestanden in Oesterreich-Ungarn 17.694 km, in Deutschland 30.648 km Hauptbahnen.



mannigfacher Weise gehandhabt, dass eine Besprechung desselben in systematischer Gliederung gegenwärtig kaum möglich sein dürfte. Sowohl der Personen- als auch der Güterdienst werden auf den Local- und Secundärbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung) nach jenen Grundsätzen geregelt, welche im Allgemeinen für Normal- und Hauptbahnen massgebend sind, und erscheinen hierbei jene Vereinfachungen durchgeführt, welche den örtlichen Verhältnissen entsprechen und dem Charakter dieser auf einem kleineren Verkehr basirenden Linien angepasst sind. Wie schwierig es ist, diese Transportformen in ein System zu bringen, geht schon aus der Thatsache hervor, dass über den Begriff Local- und Secundärbahnen noch die widersprechendsten Anschauungen bestehen, und dass selbst der Motivenbericht zu dem neuen Gesetze, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, das im Entwurfe dem Parlamente vorliegt, einer Definition des Begriffes »Localbahn« aus dem Wege geht.

Eine Entscheidung des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes vom November 1883 anerkennt gleichfalls diesen Mangel einer Definition, glaubt jedoch durch eine Interpretation abhelfen zu können. Die Entscheidung spricht nämlich aus, dass das Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, dessen Wirksamkeit mit dem Gesetze vom 26. December 1882 bis 31. December 1884 (beziehungsweise 1. Juli 1886) verlängert wurde, wohl keine Definition des Begriffes Localbahn enthalte, dass diese jedoch durch die Beifügung der Worte »Secundär-«, »Vicinalbahnen« u. dgl. im § 1 erläutert werde und sonach als Localbahn diejenige erscheine, welche nur dem Localverkehre, d. h. dem Verkehr des unmittelbar an der Bahn gelegenen Gebietes dient, und bei welcher ein die Interessen dieses Gebietes bei Seite lassender Transitverkehr ausgeschlossen ist.

Die nachfolgenden Auseinandersetzungen beschäftigen sich somit nur mit dem Betrieb der Hauptbahnen und nur dort, wo besonders wesentlich differirende Einrichtungen zwischen Normal- und »Secundär«bahnen bestehen, wird in den einzelnen Abschnitten hiervon noch Erwähnung gemacht werden.

Die manipulativen Durchführungen für den Transportdienst auf Localbahnen lehnen sich übrigens jenen auf Hauptbahnen schon deshalb an, weil fast sämmtliche österreichische Localeisenbahnen (z. B. die Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, die Localbahnen Dolina—Wygoda, Stauding—Stramberg, Jaroslau—Sokal, Czernowitz—Nowosielicza etc.) dem österreichisch-ungarischen Uebereinkommen beigetreten sind, und demnach nur die tarifarischen Bestimmungen auf einzelnen Strecken, sowie unwesentliche, auf Vereinfachungen rückzuführende Transportbestimmungen einen Unterschied zwischen dem Verkehr auf Haupt- und Localbahnen repräsentiren. Wenn auch die ersten Localbahnen bei der manipulativen Durchführung des Transportdienstes die einfachsten Formen adoptirten, so hat doch im Laufe der letzten Jahre schon durch die Zusammenlegung einzelner Localbahnstrecken in grössere Complexe und durch die im Wesen des Anschlussdienstes liegende Anlehnung an Hauptbahnen der Transportdienst auf Localbahnen im Allgemeinen Formen angenommen, welche sich den für Hauptbahnen bestehenden Einrichtungen nahezu anschliessen. Die Grundzüge der allgemeinen Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen sind im Handelsministerial-Erlasse vom 1. August 1883, Z. 24932, enthalten.

Eigenartige, für Secundärbahnen charakteristische Bestimmungen, namentlich solche, welche die Erleichterung und billigere Administration des Betriebes auf Secundärbahnen bezwecken, sind in den die Führung des Verkehrs und Vereinfachung der Signalisirung (Auflassung von Wegschranken, Wächterposten, Glockenleitungen etc.) betreffenden, vom Handelsministerium genehmigten Betriebsvorschriften enthalten. —

Nebst den bisher aufgezählten Vorschriften, Reglements, Uebereinkommen und sonstigen Bestimmungen enthalten die von den einzelnen Bahnverwaltungen hinausgegebenen Dienstinstructionen für Normal- und Secundärbahnen, über Manipulations-, Reclamations- und Verrechnungswesen, sowie die Instructionen über den Verkehrsdienst, auf den gesammten Transportdienst bezügliche Detailbestimmungen, sowie Directiven für die Bediensteten der Directionen und Stationen. Nebst den Instructionen bilden die von Fall zu Fall publicirten Dienst-

befehle (Verordnungsblätter, Circulare etc.) den Inhalt alles dessen, was in den Dienstinstructionen entweder nicht aufgenommen erscheint, oder sich auf Abänderung derselben bezieht. Diese Dienstbefehle enthalten auch alle temporären Einrichtungen des Transportdienstes, sowie die Publication der verschiedenartigen, tarifarischen, reglementarischen und sonstigen Manipulationsvorschriften.

Es ist wiederholt bei verschiedenen Anlässen von berufener Seite hervorgehoben worden, dass die Dienstinstructionen der continentalen Bahnen (dies gilt insbesondere von Oesterreich-Ungarn und Deutschland) allzu ausführlich gehalten sind, im Gegensatze zu den Instructionen der englischen, französischen und schweizerischen Bahnen, welche dem freien Ermessen und der Beurtheilung des Eisenbahnbeamten die grösste Freiheit gewähren. So sind beispielsweise sämmtliche Eisenbahn-Instructionen in England (Rules and Regulations) nach einer einheitlichen Fassung vereinbart, möglichst knapp gehalten und basiren auf kurz gefassten Grundbedingungen für die Sicherheit des Betriebsdienstes. Der Selbstständigkeit der Bediensteten ist der weiteste Spielraum gelassen, und können dieselben in zweifelhaften Fällen nach persönlichem Ermessen vorgehen. Die einheitliche Form der »Regulations« ist von allen beim Railway Clearing House betheiligten Bahnen vereinbart.

Die Instructionen der schweizerischen Eisenbahnen sind gleichfalls kurz gehalten und wären insbesondere die präcisen Instructionen für die Verladung von Gütern und Thieren, sowie die allgemeine Instruction für die Expeditionsbeamten auf der Gotthardbahn hervorzuheben.

Bei Beurtheilung des eben erwähnten Momentes, in welchem Umfange eine Erweiterung der Machtbefugnisse der Executivorgane zu erfolgen hätte, wird nicht ausser Acht zu lassen sein, ob ein Vergleich der Verhältnisse im Auslande und namentlich jener in England mit den diesbezüglichen Einrichtungen in Oesterreich-Ungarn schon im Hinblick auf die obwaltenden, namentlich in England und Oesterreich-Ungarn ganz verschiedenen Verhältnisse überhaupt zulässig ist. Der schwerwiegendste Umstand für die Beurtheilung dieser Frage ist wohl der, dass das Eisenbahnwesen Englands älteren Datums

ist, als in Oesterreich-Ungarn, und dass dort die Entwickelung viel rascher erfolgt ist, als hierzulande. Diese Thatsache, sowie die Gepflogenheit, dass in England die Functionen im Eisenbahndienste von Vater auf Sohn sich vererben, und mannigfache andere Gesichtspunkte, dürften ein vollkommen klares Urtheil in dieser Frage nicht so leicht gestatten.

Ein grosser Theil der manipulativen Vorschriften ist wohl für den österreichisch-ungarischen Verkehr in das österreichisch - ungarische Uebereinkommen aufgenommen und sind verschiedenartige Instructionen, welche in früheren Jahren von den einzelnen Eisenbahngesellschaften für die einzelnen Bediensteten verfasst wurden (Magazinsarbeiter, Magazinsaufseher und Stationspacker), gegenwärtig im Uebereinkommen enthalten. Der Wortlaut der Bestimmungen für den Transportdienst ist aber insbesondere für den Localverkehr, fast bei jeder Gesellschaft verschieden, was in einzelnen Fällen mit Rücksicht auf locale Verhältnisse übrigens erklärlich erscheint.

Unter den von einzelnen Eisenbahnverwaltungen veröffentlichten, zum Dienstgebrauch bestimmten Instructionen für das an der Transportabfertigung betheiligte Personale, verdienen die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen verfassten und vom österreichischen Handelsministerium genehmigten Instructionen schon im Hinblick auf das grosse Gebiet, für welches dieselben Giltigkeit haben, besondere Beachtung. Diese Instructionen betreffen die allgemeinen Bestimmungen für die Manipulation beim Transporte von Personen, Reisegepäck, Gütern und lebenden Thieren, die Manipulation beim Transporte von Reisegepäck und Hunden im inländischen Verkehre, die Manipulation beim Gütertransport, die Verrechnung beim Personen- und Sachentransport, die Dirigirung und Evidenz der Wagen, Lade-Requisiten und Wageneinrichtungen etc.

Eine gemeinschaftliche, auf allen Bahnen giltige und einheitliche Formen der Güterabfertigung umfassende Manipulationsvorschrift, in ähnlicher Weise, wie eine solche Instruction für die Sicherheit des Verkehrs durch die gemeinschaftliche Verkehrs- und Signalisirungsordnung in Oesterreich-Ungarn festgestellt erscheint, besteht gegenwärtig in Oesterreich-Ungarn nicht.

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Eine der imponirendsten Erscheinungen im Mikrokosmus der Eisenbahn-Organisation, eine feste Säule, auf welcher das europäische Eisenbahnwesen nach und nach aufgebaut wurde, ist der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die erste Anregung zur Gründung dieses Vereines erfolgte von der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, und vereinigten sich über Einladung der genannten Gesellschaft am 10. November 1846 eine Anzahl Vertreter deutscher Eisenbahnen in Berlin und gründeten den »Verband der Preussischen Eisenbahn-Directionen«, aus welchem sich unter Beiziehung von österreichischen und fremdländischen Eisenbahnen der »Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen« entwickelte.

Bei Gründung des Vereines gehörten demselben 16 Actiengesellschaften mit Eisenbahnlinien in einer Gesammtlänge von 1488 km an. Mit Ende Juli 1884 zählte der Verein 92 Verwaltungen (darunter 33 österreichisch-ungarische) mit einer Gesammtlänge von 61.771 km Eisenbahnlinien und 352 Stimmen. Die Mitglieder zerfallen gegenwärtig in folgende Gruppen: *A.* Deutsches Reich = 48 Verwaltungen mit 36.095·10 km und 193 Stimmen; *B.* Oesterreich-Ungarn = 33 Verwaltungen mit 20.853·56 km und 122 Stimmen; *C.* Holland und Luxemburg = 6 Verwaltungen mit 2373·66 km und 19 Stimmen; Ausland (Belgien, Polen und Rumänien) = 5 Verwaltungen mit 2448·69 km und 18 Stimmen. Auf die preussischen Staatsbahnen, inclusive der braunschweig'schen Bahnen, entfallen gegenwärtig allein 20.881·24 km mit 98 Stimmen, also mehr als ein Drittel des gesammten Vereinsgebietes.

Die Thätigkeit des Vereines hat im Laufe der Zeit alle Gebiete des Eisenbahnwesens berührt, und wurde stets das Ziel im Auge behalten, die vereinigten Eisenbahnen, soweit dies ohne Verletzung wesentlicher Interessen erreichbar erschien, als ein einheitliches Netz zu behandeln und durch Nutzbarmachung der Erfahrungen den Gesammtverkehr zu fördern.

Der Verein strebt gleichmässige Einrichtung rücksichtlich der Fahrbetriebsmittel, der Bahnanlagen, der Tarifbestimmungen und des Transportdienstes an, weiters einheitliche Regelung aller auf Wagen-Circulation bezughabenden Angelegenheiten, die Redigirung aller einschlägigen Reglements und Verordnungen, die Prüfung und Prämiirung technischer Neuerungen, veröffentlicht jährlich eine erschöpfende Statistik und ist Herausgeber einer Vereinsschrift (»Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen«).

Alljährlich findet eine Generalversammlung statt, bei welcher das im Laufe des Jahres angewachsene Arbeitsmateriale zur Vorlage gelangt und neue Anträge berathen werden.

Die Berichterstattung obliegt den Commissionen, welche theils ständige sind oder von Fall zu Fall gebildet werden.

Ständige Commissionen bestehen gegenwärtig für Angelegenheiten des Personenverkehrs, für Angelegenheiten des Güterverkehrs, für das Vereinswagen-Regulativ, für technische und Betriebsangelegenheiten, für Angelegenheiten der Statistik, für das Vereinsstatut, die Vereinszeitung und für Vereinskarten.

Von den ständigen Commissionen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, welchen die Vorberathung und Ausarbeitung der Referate für die Generalversammlung zufällt, beschäftigt sich der grösste Theil mit den auf den Transportdienst bezughabenden Agenden. Insbesondere aber fallen den Commissionen für den Personenverkehr, sowie für den Güterverkehr, die Aufgaben zu, die Hauptgrundsätze für die Personen- und Güterabfertigung festzustellen und zahlreiche Detailbestimmungen, deren Nothwendigkeit sich aus der Praxis ergibt, in jene concrete Formen zu bringen, welche als Nachträge zu den bestehenden Reglements, Uebereinkommen und tarifarischen Bestimmungen bei sämmtlichen Vereinsbahnen zur Durchführung gelangen. In diesen zwei

Commissionen concentrirt sich somit der grösste Theil aller Arbeiten für den Eisenbahn-Transport, in diesen Commissionen werden die Erfahrungen einzelner Verwaltungen, sowie die Bedürfnisse nach einheitlicher Regelung der Transportverhältnisse entsprechend den Wünschen der Gesammtheit aller dem Vereine angehörigen Bahnen im Detail durchberathen, formulirt und schliesslich von der Generalversammlung ratificirt. Nebst diesen zwei Commissionen sind die Commission für das Wagen-Regulativ und die Commission für technische und Betriebsangelegenheiten an den Arbeiten für die einheitliche Durchführung des Transportdienstes hervorragend betheiligt, von welchen erstere insbesondere auf die Gestaltung des Wagenverkehrs Einfluss nimmt, während letztere auf Basis der vom Vereine festgestellten und von Fall zu Fall ergänzten und erweiterten technischen Vereinbarungen alle jene Grundprincipien aufstellt, welche für alle Vereinsbahnen gelten und die Unificirung wichtiger Zweige des Eisenbahnwesens bezwecken.

Die obligatorischen Vorschriften der technischen Vereinbarungen enthalten unter den für den Bahnbau angeführten Bestimmungen auch das Normalverlade-Profil, die Bestimmungen für Schiebebühnen etc. und rücksichtlich der Betriebsmittel alle auf die Beschaffenheit der Wagen bezughabenden einheitlichen Bestimmungen und viele andere, den Transport- und Betriebsdienst betreffende Angelegenheiten.

Seit dem Bestande des Vereines hat derselbe insbesondere der Ausarbeitung von reglementarischen Bestimmungen ein ganz besonderes Augenmerk zugewendet und ist seine Thätigkeit auf diesem Gebiete nicht ohne Einfluss auf die in den einzelnen Staatengebieten eingeführten Normen geblieben.

Schon in den ersten Tagen seines Bestandes wurde vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen die Grundlage für eine einheitliche Regelung des Transportdienstes geschaffen, und waren es zunächst folgende Aufgaben, welche (im Jahre 1847) angestrebt wurden: Die Ausarbeitung eines Vereins Reglements für die Beförderung von Personen, Gepäck, Equipagen und Thieren, eines Vereins-Reglements für den Verkehr von Gütern und eines Uebereinkommens der Eisenbahnverwaltungen unter sich für directe Güterverkehre.

Rücksichtlich des erstgenannten Reglements wurden in der im Juni 1847 in Hamburg stattgefundenen Generalversammlung nur allgemeine Grundzüge vereinbart und auch später, da eine Einigung nicht zu erzielen war, wurde das projectirte Reglement für den Personenverkehr durch Normalvorschriften (1859) ersetzt, neben welchen jede einzelne Bahn specielle Vorschriften erlassen konnte. Auch das Vereinsgüter-Reglement erblickte erst nach langen Kämpfen das Licht der Welt (1. Juli 1850). Ein wesentlich erweitertes Reglement wurde am 1. Juli 1856 publicirt, an welchem Tage auch das erste Uebereinkommen zwischen den Eisenbahnen ins Leben trat, welches später modificirt wurde. — (Gegenwärtig gilt das Uebereinkommen vom 1. Jänner 1881 sammt Nachträgen. In diesem Uebereinkommen sind auch die Bestimmungen betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck aufgenommen, welche vormals in selbstständiger Form erschienen waren.)

Die Erstlingswerke des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen waren somit dem Transportwesen gewidmet.

Eine hervorragende Thätigkeit entwickelte der Verein bei den Berathungen über den Entwurf eines allgemeinen Handelsgesetzbuches, das bekanntlich verschiedene Phasen bis zur endlichen Activirung durchmachte. Die Berathungs-Commission für das deutsche Handelsgesetzbuch vertrat den Standpunkt, dass die Eisenbahnen in diesem Gesetzbuche nach den gleichen Gesichtspunkten wie der Frächter zu behandeln seien, eine Auffassung, die bei den Eisenbahnverwaltungen entschiedenen Widerspruch erregte. Zur Klärung dieser Streitfrage wählte der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bei der am 13. September 1858 in Triest abgehaltenen Generalversammlung eine Commission mit der Weisung, die vorgelegenen Entwürfe des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches zu prüfen und diesbezüglich eine Denkschrift auszuarbeiten. In dieser Denkschrift wurde der Wunsch ausgedrückt, die Autonomie der Eisenbahnverwaltungen im neuen Handelsgesetzbuche zu wahren und dem Eisenbahn-Transporte ein specielles Capitel zu widmen. Thatsächlich ist es den Bemühungen des Vereines zu danken, dass dieser ausführlich

motivirte Wunsch, freilich erst nach längeren Debatten, im Schosse der Commission für das Handelsgesetzbuch gewürdigt wurde. (Das allgemeine Handelsgesetzbuch wurde am 1. Jänner 1870 in Deutschland als Bundesgesetz und nach der Einigung Deutschlands im Reichsgesetzblatte publicirt.)

Die unabweisbare Nothwendigkeit, die handelsgesetzlichen Bestimmungen mit den Normalvorschriften für die Güterbeförderung in Einklang zu bringen, führte zu einer neuerlichen Umarbeitung des Reglements vom 1. Juli 1856, und so entstand am 1. März 1862 das Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereines, das eine Grenzlinie zwischen den auf der einfachsten Basis aufgebauten Bestimmungen der früheren Perioden und den erweiterten Gesichtspunkten der späteren Zeitabschnitte bildete. Dieses Reglement enthielt Detailbestimmungen über die Uebernahme der Güter, sowie über die von der Beförderung ausgeschlossenen Güter (diese Bestimmungen wurden schon im Jahre 1863 von der in Salzburg stattgefundenen Generalversammlung abgeändert), normirte das Verhältniss der Vereinsbahnen zu dem befördernden Publicum, insbesondere rücksichtlich des Frachtvertrages, enthielt die auf Berechnung der Frachtgelder, Zahlung der Fracht, Nachnahmen und Lieferfristen nothwendig gewordenen Grundbestimmungen, Zoll- und Steuervorschriften, sowie allgemeine Haftbestimmungen über Auf- und Ablieferung von Gütern, Lagergelder und Conventionalstrafen, Beschädigungen, Verluste und den Geldwerth der Haftung, so dass alle späteren Reglements einschliesslich des heute giltigen, wenn auch in wesentlich erweiterter Form, doch in den Hauptgruppen sich an den Inhalt dieses Reglements anlehnen.

Das Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. März 1862 war nahezu identisch mit dem ein Jahr später in Oesterreich ins Leben gerufenen Betriebs-Reglement. Die Abweichungen waren unwesentlich, und wäre unter gleichzeitigem Hinweise auf das österreichische Betriebs-Reglement zu erwähnen, dass das Vereinsgüter-Reglement dem österreichischen Betriebs-Reglement als Vorbild diente. Die Werthansätze zum Zwecke der Entschädigungsberechnung für die einzelnen

Kategorien von Anständen sind in der damals bestandenen Thalerwährung ausgedrückt, während in dem österreichischen Betriebs-Reglement die einzelnen gleichwerthigen Ansätze in österreichischer Währung erscheinen.

Vom Jahre 1862 an datirt eine fortgesetzte lebhafte, reformatorische Thätigkeit des Vereines rücksichtlich des Transportwesens. Die auf diesem Gebiete gesammelten Erfahrungen blieben nicht ohne greifbare Resultate, und wie elementar die Entwickelung des Eisenbahnwesens sich gestaltete, zeigt die Thatsache, dass schon nach wenigen Jahren neuerliche Abänderungen der Reglements erforderlich wurden, für welche überdies noch die politischen Veränderungen in Deutschland, sowie die Berücksichtigung des zu jener Zeit erschienenen Handelsgesetzbuches von Einfluss waren.

Am 1. März 1865 wurde das Vereinsgüter-Reglement in modificirter Form von der geschäftsführenden Direction des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen publicirt und am 15. April 1865 das Vereins-Reglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf sämmtlichen Bahnen des Vereines eingeführt.

Das Bestreben des Bundesrathes und des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, einheitliche Vorschriften zu schaffen, sowie der Umstand, dass mit den in Deutschland und Oesterreich-Ungarn eingeführten gleichlautenden Betriebs-Reglements vom Jahre 1872 eine für den Transportdienst werthvolle Conformität angebahnt war, führte zu dem vom Vereine nach längeren Verhandlungen und Berathungen endgiltig angenommenen Betriebs-Reglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Juni 1876, welches sowohl für den Personen- als auch Gepäcks- und Gütertransport Bestimmungen enthielt. Das Reglement vom 1. Juni 1876 wurde am 1. Jänner 1881 neuerlich abgeändert und ist dieses gegenwärtig giltige Reglement nebst seinen Nachträgen und Ergänzungen als das Product eingehender gemeinschaftlicher Berathungen der deutschen und österreichisch-ungarischen Regierungen, des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie aller im Laufe der letzten Jahrzehnte gemachten Erfahrungen zu betrachten.

Die Bestimmungen dieses Betriebs-Reglements, sowie die verschiedenen, im Vereinsgebiete giltigen und im früheren Capitel aufgezählten Uebereinkommen und Regulative, deren Normen allgemein oder in modificirter Form in bestimmten Verbänden zur Anwendung gelangen, bilden gegenwärtig die Grundlagen für die Personen- und Güterbeförderung eines grossen Theiles der europäischen Eisenbahnen.

Die Thätigkeit des Vereines ist eine ununterbrochene und nicht allein auf die aufgezählten Reglements beschränkt geblieben.

Was überdies durch die Schaffung von obligatorischen und technischen Vereinbarungen, durch das Wagenregulativ, durch zahlreiche tarifarische Einigungen und die Vereinsstatistik, sowie durch viele andere, den Transportdienst berührenden Grundbestimmungen erzielt wurde, repräsentirt eine Summe von reichen Erfahrungen der Vereinsmitglieder, eine ununterbrochene Reihe von Arbeiten, sowohl in den Fachcommissionen, als auch in den Vereinsversammlungen, welche gegenwärtig eine feste Grundlage für die weitere Entwickelung der auf den Transportdienst bezüglichen Vereinbarungen bilden. Die Beschlüsse des Vereines sind bindend und leitend für alle dem Verbande desselben angehörenden Eisenbahnen. Durch ihn hat die Unificirung des Eisenbahnwesens und speciell jene des Transportdienstes einen grossen Schritt nach vorwärts gemacht. Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist ein Factor geworden, auf dessen Mitwirkung für die künftige Gestaltung des europäischen Eisenbahnwesens nicht mehr verzichtet werden kann.

Der Gütertransport.

a) Aufnahme und Expedition.

Es bedarf keines besonderen Nachweises, dass die Eisenbahn-Güterbewegung, durch welche gegenwärtig in einem Tage auf den continentalen Eisenbahnlinien dasselbe Gewichtsquantum bewältigt wird, wie vielleicht vor Eröffnung der ersten Eisenbahn auf sämmtlichen Strassen Europas in einem Jahre, einen grösseren Apparat erfordert, als den Nichtbetheiligten bei flüchtiger Beobachtung scheinen mag.*) Welche Fülle von Detailarbeiten bedingt nicht die complicirte Organisation des

*) Nach Dr. F. H. von Neumann-Spallart (Uebersichten der Weltwirthschaft, Stuttgart 1884) standen im Jahre 1875 auf den Eisenbahnen Europas 42.000 Locomotiven, 90.000 Personenwagen und 1,000.000 Lastwagen, im Jahre 1882 52.000 Locomotiven, 120.000 Personenwagen und 1,250.000 Lastwagen in Verwendung. Nach den statistischen Daten, welche für die übrigen Erdtheile vorliegen, ward der Betriebspark der Eisenbahnen aller Länder der Erde im Jahre 1875 auf 62.000 Locomotiven, 120.000 Personenwagen und 1,465.000 Lastwagen veranschlagt. Nach Durchschnittsrechnungen wird gegenwärtig die Zahl aller Locomotiven auf 83.000, jene der Personenwagen auf 144.000 und der Lastwagen auf 2,100.000 angenommen. — Mit diesem Material wurden im Jahre 1882 annahmsweise folgende Transportleistungen bewältigt. Es wurden in Europa 1371 Millionen Personen und circa 715 Millionen metrische Tonnen Güter, auf der ganzen Erde aber approximativ 2300 bis 2400 Millionen Personen und 1150 bis 1200 Millionen metrische Tonnen Frachten befördert. Im Durchschnitte verkehren daher täglich nahezu 7 Millionen Personen auf allen Schienenwegen der Erde und werden täglich 3·3 Millionen Tonnen Güter an ihren Bestimmungsort gebracht. Im Jahre 1875 entfielen auf jeden Tag des Jahres ungefähr 4 Millionen, heute entfallen fast 7 Millionen Eisenbahn-Passagiere; damals wurden ungefähr 2·2 Millionen Tonnen, jetzt werden um die Hälfte mehr Frachten befördert.



Güterdienstes, wie viel Pflichtgefühl und Mühe ist nothwendig, um das der Eisenbahn übergebene Gut an den Ort zu stellen, welchen der Absender der Bahnanstalt bezeichnet! So wie das Fabricat vom Momente der Verarbeitung des Rohmaterials bis zur Fertigstellung des zum Export bereiten Artikels viele Phasen durchmacht und durch viele Hände geht, so zerfällt auch der Gütertransport in eine Reihe von kleinen und grossen Actionen, die in dem zum Transporte fixirten Zeitraume erforderlich sind.

Die mannigfaltigsten manipulativen Arbeiten sind nothwendig von dem Momente angefangen, als das Gut der Bahn übergeben, von dieser übernommen, verrechnet, verladen, im verladenen Wagen zum Zuge gestellt, mit anderen Wagen einrangirt wird, eine Anzahl von Stationen verschiedener Bahnlinien und Staatengebiete durchschreitet, verzollt, allenfalls aus verschiedenen Ursachen umgeladen, neuerdings abgefertigt, endlich in der Bestimmungsstation anlangt, ausgeladen, in das Gütermagazin gebracht und schliesslich dem Adressaten ausgefolgt wird. Die verschiedenartigen Transportgüter können naturgemäss auch nicht in gleicher Weise behandelt werden. Die Beschaffenheit eines jeden. Transportgegenstandes bedingt eine andere Durchführungsform. Feste und flüssige Güter, leicht zerbrechliche Gegenstände, feuergefährliche und explodirbare Güter, lebende Thiere etc., alle diese der Bahn übergebenen Sendungen werden nach den verschiedenartigsten Transportvorschriften befördert und sind für jede Gütergattung besondere Formalitäten zu erfüllen, welche sowohl auf gesetzlichen und allgemeinen Normen, als auch auf vielfachen Rücksichten für die ordnungsmässige Durchführung des Transportdienstes basiren. — Aber nicht alle Transporte werden anstandslos durchgeführt. Bei der grossen Menge der zur Aufgabe gelangenden Güter ist es erklärlich, dass ein, wenn auch nur kleiner, Percentsatz gar nicht oder verspätet an dem Bestimmungsorte anlangt oder aber auf andere Linien verschleppt wird, was bei den vielen Abzweigungen der Eisenbahnlinien wohl erklärlich ist. Es langen Güter mit Ueberschreitung der Lieferfrist in der Bestimmungsstation an, sie können unterwegs beschädigt werden. Ebenso können Verstösse nach den ver-

schiedenartigsten Richtungen vorkommen, die theils auf natürliche Ursachen, theils auf unvorhergesehene Zwischenfälle während der Manipulation zurückzuführen sind; es können zollämtliche Anstände erwachsen und verschiedenartige Transport-Reclamationen entstehen, deren Ordnung von den Eisenbahn-Verwaltungen angestrebt werden muss. Alle diese gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Vorkommnisse beim Gütertransporte sind an bestimmte Grundsätze und Vereinbarungen geknüpft.

Die Art und Weise, wie der Transport von Gütern und die Manipulation mit denselben in den Aufgabs-, Unterwegs- und Bestimmungsstationen abgewickelt wird, wie Reclamationen geordnet werden, sowie die Austragung derselben mit den Reclamanten und zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erfolgt, soll in den nachfolgenden Abschnitten mit Hinweglassung aller zum Verständnisse nicht unbedingt nothwendigen Details geschildert werden. Dem Leser soll die Möglichkeit geboten werden, das der Bahnanstalt übergebene Fracht- oder Eilgut vom Momente der Uebergabe in der Aufgabsstation bis zur Abgabe in der Bestimmmungsstation zu begleiten, es soll der Versuch unternommen werden, in möglichst chronologischer Reihenfolge (dieselbe bedingt naturgemäss auch die Aufzählung allgemein bekannter Thatsachen) dem Leser einen Einblick in die Werkstätte des Eisenbahn-Frachtgeschäftes beim Gütertransporte zu verschaffen, ohne ihn durch allzu grosse Ausführlichkeit zu ermüden.

Bevor die einzelnen Stadien des Güterdienstes zur Besprechung gelangen, ist es nothwendig, zunächst die Beförderungsarten beim Gütertransport zu berühren. Man unterscheidet im Allgemeinen zwei Formen der Güterbeförderung: die gewöhnliche mit Frachtzügen (Frachtgüter) und die durch eine höhere Taxe gesicherte schnellere Beförderung mit Personen-, gemischten oder Eillastzügen (Eilgüter). Diese Transportformen sind auf allen Bahnen des Vereinsgebietes üblich.

In Frankreich wird gleichfalls eine Unterscheidung hinsichtlich der schnelleren und langsameren Beförderungsweise gemacht. (Marchandises de grande vitesse, Marchandises de petite vitesse.) In England besteht ein ähnlicher, wenn auch nicht vollständig analoger Unterschied zwischen Fracht- und

Eilgut; die sogenannten Parcels (Stückgüter) werden nur mit Personenzügen befördert und wird für solche Güter eine Zuschlagsgebühr eingehoben. In Amerika wird der Güterverkehr gleichfalls in zwei Kategorien geschieden: in Express- und gewöhnliche Güter. In neuester Zeit ist in Deutschland mit der Expressgut-Beförderung ein neuer Begriff zu Tage gefördert worden. Diese Beförderungsweise involvirt nach den Einrichtungen in Deutschland die Beförderung von Gütern sowohl mit gewöhnlichen Personenzügen, als auch mit den Schnellzügen.

Noch vor kurzer Zeit waren für Eil- und Frachtgüter in Oesterreich-Ungarn und auf den gesammten Bahnen im Vereinsgebiete specielle Haftbestimmungen massgebend. Nunmehr wird rücksichtlich der Maximal-Entschädigung für Eil- und Frachtgüter keine Unterscheidung gemacht, nachdem beide Transportformen nach den gleichen Grundsätzen der Werthbemessung behandelt werden. Nur bei Berechnung der Lieferfristen sind selbstverständlich die in der Natur der Sache liegenden veränderten Modalitäten zu beachten. Auch die Verrechnung, Expedition und Verladung erfolgt bei Eil- und Frachtgütern nach verschiedenen Grundsätzen. Ebenso sind die Eil- und Frachtgut-Magazine, insbesondere in grösseren Stationen, räumlich von einander getrennt. Auch die Zufuhr dieser Güter geschieht im Allgemeinen direct zu den betreffenden Magazinen, sowie überhaupt der Grundsatz festgehalten wird, dass Eil- und Frachtgüter nicht zusammen geladen werden dürfen.

Die Zufuhr von Gütern zu den Expeditionsstellen der Eisenbahnen erfolgt entweder auf den Zufahrtsstrassen oder auf den Industrie-, beziehungsweise Schleppbahnen. (Beim combinirten Schiffs- und Eisenbahn-Transporte erfolgt die Uebergabe zumeist direct bei der Umladung. Siehe: Transitodienst.)

Die Zufahrtsstrassen zu den Bahnhöfen sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Bahnhofgebietes sind wichtige Factoren für die anstandslose Abwickelung der Gütertransporte.

Für die Zufahrtsstrassen zu den Bahnhöfen der österreichischen Eisenbahnen ist eine Reihe von für die einzelnen

Kronländer giltigen Gesetzen, in welchen den localen Bedürfnissen Rechnung getragen ist, zu beachten.

Die richtige Anlage der Zufahrtsstrassen bildet eine wesentliche Grundlage für die mehr oder minder rasche Abwickelung des Güterdienstes. Eine unerlässliche Bedingung für die prompte Expedition ist namentlich das Erforderniss, die Zufahrtsstrassen direct an die Bahnhofmagazine und Rampen anzuschliessen, sowie grosse Steigungen zu vermeiden. Die zweckmässige Anlage von Zufahrtsstrassen betrifft sowohl solche im Bahnhofrayon als auch ausserhalb desselben befindliche, an den Bahnhof anschliessende Strassen. Die Dauer der Achszufuhr zur Bahn, die örtlichen Schwierigkeiten, Kosten für Vorspann etc. vertheuern den Transport häufig derartig, dass die Calculation der Gesammt-Transportkosten hievon wesentlich beeinflusst ist und hierdurch Güterablenkungen hervorgerufen werden.

Während des grossen Getreide-Exportes in den Jahren 1869/70 war der Mangel an ausreichenden und entsprechenden Zufuhrsstrassen ausserhalb des Bahnhofgebietes zu den Stationen ungarischer Eisenbahnen ein derartig fühlbarer, dass hauptsächlich dieser Umstand die Ablenkung, in vielen Fällen sogar die vollständige Stornirung von Transportabschlüssen für Getreidesendungen zur Folge hatte.

Die im Rayon der Stationen befindlichen Schleppbahnen vermitteln die Zufuhr von Gütern behufs Weitertransport mit der Eisenbahn und erleichtern die Verladung und rasche Expedition von Fabricaten am Erzeugungsorte, was oft eine Hauptbedingung für die Concurrenzfähigkeit der erzeugten Waare und das anstandslose Anlangen von Gütern ist.*)

*) Zu Ende des Jahres 1883 bestanden in Oesterreich 804 Schleppbahnen mit einer Länge von 696·019 Kilometer, und mit Anschluss an 53 Eisenbahnen, welche zu 34 verschiedenen Kategorien von Industrie-Etablissements führten. — Von diesen Schleppbahnen führten 261 zu Montanwerken, 180 zu Zuckerfabriken, 67 zu Hüttenwerken, Maschinenfabriken, Wagenbau-Anstalten, 47 zu Lagerstätten für Kohle und Brennholz, 42 zu Imprägnirungsanstalten, Brettsägen und Lagerstätten für Holz, 25 zu Kalk- und Cementwerken, 19 zu Lagerhäusern und Zollämtern, 17 zu chemischen Fabriken, 12 zu Bierbrauereien u. s. w.



Die Modalitäten der Uebergabe der von den einzelnen Etablissements in Eisenbahnwagen verladenen Güter erfolgt auf Grund von speciellen, mit den betreffenden Anschlussbahnen abgeschlossenen Verträgen. In derartigen Verträgen werden alle auf die bauliche Anlage und Abänderung der Schleppbahnen, auf die Betriebssicherheit, auf die Ent- und Beladung der Wagen, auf die Gewichtsermittelungen der Güter und beladenen Wagen bezüglichen Detailbestimmungen unter Zugrundelegung der allgemeinen gesetzlichen, reglementarischen und besonderen tarifarischen Vorschriften normirt.

Im Sinne des § 35 der allgemeinen Bauvorschriften für Eisenbahnen (Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19) sind als Schleppbahnen alle in öffentliche Bahnen einmündenden Bergwerks- oder Industriebahnen ohne Personentransport (mit oder ohne Locomotivbetrieb) zu betrachten und sollen diese womöglich in Stationsgeleise und nicht in die freie Hauptbahn einmünden. Dabei ist Sorge zu tragen, dass das Anhalten der Züge der Hauptbahn, wo selbes beabsichtigt wird, wie auch das Aufstellen der Wagen auf der anstossenden Schleppbahn, wenn es erforderlich ist, entweder durch die Anordnung der Nebengeleise oder durch die Gefällsverhältnisse erleichtert werde.

Kohlenbahnen, welche lediglich zu Zwecken von Bergwerksbahnen dienen, werden (im Sinne eines Handelsministerial-Erlasses vom 30. Mai 1872) auch als Schleppbahnen, die in eine öffentliche Bahn einmünden, betrachtet, vorausgesetzt, dass sie sich auf dem Stationsplatze einer öffentlichen Bahn an die Geleise derselben innerhalb deren Territorium anlehnen und die Kohle von Wagen zu Wagen verladen wird.

Dass Industriebahnen (Schleppbahnen), mögen dieselben auch noch so kurz sein, als Eisenbahnen im strengen Sinne des Wortes betrachtet werden, beweist ein aus mannigfachen Gründen bemerkenswerthes Erkenntniss des dritten Civilsenates des Reichsgerichtes vom 16. Mai 1882, welches dahin lautet, dass auch eine lediglich durch menschliche Muskelkraft auf Eisenbahnschienen betriebene sogenannte Anschlussbahn zwischen einer Fabrik und einer Eisenbahn als eine »Eisenbahn« im Sinne des §. 1 des Reichshaftpflicht-

gesetzes zu betrachten ist. In den Motiven dieses Erkenntnisses wird angeführt: »Wenn auf einem, an eine dem öffentlichen Verkehre übergebene Eisenbahn sich anschliessenden Schienenstrange die auf jener verkehrenden Güterwagen beladen und unbeladen nach und von der Fabrik durch Menschenkraft fortbewegt werden, so liegt für die bei diesem Transporte beschäftigten Personen eine objectiv gleichartige Gefährlichkeit des Betriebes vor, wie beim Transporte dieser grossen und schweren Wagen auf den dem öffentlichen Güterverkehre übergebenen Bahnen selbst.«

Ueber den Anschluss an bestehende Bahnen und Einmündung von Industrie- und Schleppbahnen enthalten die Concessionsurkunden nähere Weisungen.

Die gesammte Transportleistung der Eisenbahn als Frachtführer ist unter dem Worte »Spedition« zu verstehen. Der Begriff einer Spedition ist in den Artikeln 379—389 des Handelsgesetzbuches ausführlich klargelegt, ebenso im § 59 des Betriebs-Reglements, nach welchem es der Eisenbahnverwaltung freigestellt ist, besondere Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften zu bestellen. Die Zufuhr zur Bahn erfolgt in den einzelnen Staatsgebieten auf verschiedene Weise. Während in England im Allgemeinen die Zufuhr einzelner Güter von Privaten fast gänzlich ausgeschlossen ist und diese lediglich dem Spediteur übertragen oder aber von einzelnen Gesellschaften gegen mässige Entschädigung direct von der Wohnung des Aufgebers besorgt wird und hierfür Sammelstellen bestehen, sind derartige Einrichtungen in Oesterreich noch nicht hinreichend ausgebildet, indem die für einzelne Parteien zeitraubende Zufuhr kleinerer Colli noch nicht genügend centralisirt ist. Wohl bemühen sich Spediteure, die Anfuhr zur Bahn möglichst zu concentriren, und sind durch die Errichtung von gesellschaftlichen Speditionsbureaux, sowie durch die vertragsmässige Zu- und Anfuhr von Gütern durch Transportgesellschaften, Sammelstellen für den Gütertransport, namentlich in den grösseren Städten, geschaffen; das grosse Publicum macht jedoch von dieser Erleichterung nicht jenen Gebrauch, welcher

im Interesse einer rascheren Güterabwickelung schon deshalb empfehlenswerth wäre, weil der Verkehr mit vielen Parteien naturgemäss auch eine grössere Arbeit für die betheiligten Bediensteten involvirt.

Die in wichtigen Knotenpunkten einzelner Eisenbahnlinien aus gesellschaftlichen Mitteln dotirten commerciellen Agenturen sind gewissermassen als Speditionsbureaux zu betrachten, da dieselben nebst der Heranziehung von Gütern, Entgegennahme von Dispositionen, Durchführung der Verzollungsmodalitäten etc. auch die Weiterexpedition von Gütern, namentlich im gebrochenen Verkehre (Combination von Local- und Verbandverkehr, von Eisenbahn- und Schiffsverkehr) wesentlich erleichtern.

Für die Auflieferung der Güter und die Beförderung derselben gilt insbesondere der § 56 des Betriebs-Reglements, welcher Folgendes vorschreibt: »Das Gut muss in den festgesetzten Expeditionsfristen aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird je nach der Declaration des Absenders, in Eilfracht oder gewöhnlicher Fracht befördert. An Sonn- und Feiertagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Adressaten nicht verabfolgt. Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein- für allemal bestimmten, durch Aushang in den Expeditionslocalen und beziehungsweise auch in einem Localblatte bekannt gemachten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.«

Die näheren, von vorstehenden allgemeinen Normen abweichenden Aufnahmsbedingungen, insbesondere die Aufnahmsbedingungen für feuergefährliche und explodirbare Güter, sowie für thierische Producte, werden in den Stationen affichirt und sind derartige Aufnahmsbedingungen zumeist den bei den einzelnen Verwaltungen bestehenden Einrichtungen angepasst.

Für die Durchführung von Transporten bildet der Frachtvertrag eine wesentliche Grundlage sowohl hinsichtlich aller aus der Einleitung des Transportes entstehenden vertragsmässigen Consequenzen, als auch rücksichtlich der Haftpflicht der Eisenbahnen unter einander. Der Frachtvertrag zwischen dem Absender und Frachtführer ist streng genommen

an keine gesetzliche Formalität gebunden, da es im Art. 391 des Handelsgesetzbuches ausdrücklich lautet: »Der Frachtführer kann die Ausstellung des Frachtbriefes verlangen.« Nichtsdestoweniger ist beim Eisenbahn-Transporte schon im Interesse eines geregelten Dienstes stets der Grundsatz festgehalten worden, beim Frachtgeschäfte eine Beweisurkunde über den Inhalt des zwischen dem Frachtführer und dem Absender abgeschlossenen Vertrages auszustellen. Als solcher ist der von dem Versender ausgestellte und unterschriebene Frachtbrief zu betrachten. Wenn auch das Handelsgesetz nur eine facultative Ausfertigung des Frachtbriefes ausspricht, so ist dagegen im § 50 des Betriebs-Reglements diese Transportbedingung obligatorisch und die Ausstellung dieses Documentes an genaue, in diesem Paragraphe fixirte Bedingungen geknüpft, welche der Absender durch Fertigung des Frachtbriefes anerkennt.

Nach einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 8. Juli 1863, Z. 4765, wird die Kenntniss der bei einer Eisenbahn geltenden Bestimmungen über den Frachtentransport seitens eines Jeden angenommen, welcher ein Frachtgut der Eisenbahn behufs Besorgung des Transportes übergibt.

Die Annahme von Frachtbriefen, welche den im § 50 des Betriebs-Reglements, als auch den im Art. 391 des Handelsgesetzbuches aufgeführten Bedingungen des unter den erwähnten Voraussetzungen wirklich abgeschlossenen Frachtvertrages nicht entsprechen, kann verweigert werden. Die im Handelsgesetzbuche, Art. 413 bis 419, ausgesprochene Ausstellung von Ladescheinen (nicht zu verwechseln mit dem »Verladeschein«, dem Inhaltsverzeichnisse einer Wagenladung), welche die Stelle des Frachtbriefes vertreten würden, ist in Oesterreich bisher nicht eingeführt, da die Eisenbahngesellschaften bei verschiedenen Anlässen, zuletzt in der Eisenbahn-Enquête im Jahre 1883, gegen diese, den Transportdienst erschwerende Manipulation protestirten. In den Kreisen der Handelswelt ist jedoch seit jeher eine starke Bewegung für die Einführung von Ladescheinen zu bemerken gewesen und wurde namentlich in Deutschland bei verschiedenen Anlässen für die Einführung derselben sowohl im internen Verkehre

des Reiches, als auch im internationalen Verkehre im Interesse des Handels und der Industrie plaidirt. Der deutsche Handelstag vom Jahre 1884 fasste diesbezüglich auch eine energisch gehaltene Resolution.

Der Frachtbrief in seiner gegenwärtigen Gestalt hat die verschiedenartigsten Phasen sowohl in textlicher Beziehung, sowie auch als Beweisdocument für die Transportabwickelung durchgemacht. Noch vor kurzer Zeit wurden für die österreichisch-ungarische Monarchie und die Vereinsbahnen verschiedenartige Formularien benützt. Gegenwärtig wird jedoch ein einheitliches Frachtbrief-Formular im ganzen Vereinsgebiete verwendet.

In Oesterreich-Ungarn sind neuestens mehrsprachige Frachtbriefe im Verkehre. Eilgut-Frachtbriefe sind auf rothem, Frachtgutbriefe auf weissem Papier gedruckt. Auf der Vorderseite des Frachtbriefes ist Raum für die Specificirung des Inhaltes, für die Adresse und die Gebührenberechnung, auf der Rückseite für die Expeditionsstempel der Uebergangsstationen. Die Aufdrückung von Firmazeichen auf Frachtbriefe seitens der Aufgeber ist unter Beachtung specieller Vorschriften gestattet.

Hinsichtlich der im § 48 des Betriebs-Reglements aufgezählten, bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Sendungen, sind sowohl für die vom Absender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter, als auch für die unter Zoll- und Steuercontrole stehenden Waaren besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben. Ferner dürfen nur solche Gegenstände in demselben Frachtbriefe aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheile gestatten. Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Absender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

Gelegentlich der Eisenbahn-Enquête im Jahre 1883 wurde von Vertretern der Handelskammern der Wunsch ausgedrückt, dass über die Beschränkung, es sei zu jedem Wagen ein Frachtbrief zu verfassen, allgemein giltige Vorschriften zu veröffentlichen wären, damit es nicht vom Belieben der Stationsbeamten abhängig sei, ob für jeden Wagen ein besonderer

Frachtbrief gefordert wird oder nicht. Diese Bestimmung des § 50 des Betriebs-Reglements ist übrigens keine obligatorische, sondern nur eine facultative, und sind thatsächlich nur Gründe manipulativer Natur hiefür massgebend gewesen.

Seitens der kais. königl. und königl. ungarischen Tabak-Regie wird in Folge behördlicher Genehmigung in allen Stationen für den Versandt von Tabakgütern als Frachtgut, nach allen Stationen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, ein vom allgemein giltigen Formulare abweichendes Frachtbrief-Formulare verwendet, welchem der Firmastempel der Bahnen aufgedrückt ist und welches oberhalb der Stelle, wo der Versender das Datum und seine Unterschrift anzusetzen hat, die Bezeichnung des versendenden Amtes vorgedruckt enthält.

Nach den in Oesterreich-Ungarn giltigen Stempelgesetzen ist jeder Frachtbrief mit der vorgeschriebenen Stempelmarke zu versehen (5 kr., beziehungsweise 1 kr.). Vom 1. Juli 1885 an dürfen mit Ausnahme der durch das Stempelgesetz normirten Ausnahmen im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, und zwar bei der Aufgabe nach den österreichisch-ungarischen Stationen unbedingt und bei der Aufgabe nach allen ausserhalb Oesterreich-Ungarns gelegenen Stationen in allen Fällen, wo nicht für den Verbandsverkehr abweichende Formularien eingeführt sind und die Bestimmungen des Gebührengesetzes in Kraft treten, nur Frachtbriefe mit eingedruckten Stempelzeichen zur Verwendung gelangen.

Frachtbriefe, welche entweder an mehrere selbstständige Empfänger gerichtet sind, oder unstatthafte Erklärungen enthalten, werden von den Eisenbahnen im ganzen Vereinsgebiete zurückgewiesen. Die zum Frachtbriefe gehörigen Zoll- und andere Documente, als Sanitätscertificate, Leichen- oder Waffenpässe, Einfuhr-Licenzen, Viehpässe (Gesundheitspässe) etc., müssen in dem Frachtbriefe in der betreffenden Rubrik verzeichnet und an denselben angeheftet sein. In dem Frachtbriefe sind Ort und Datum der Ausstellung, weiters eventuelle Werth- und Lieferzeit-Declarationen und einzuhebende Nachnahmebeträge anzuführen. Die Güter müssen nach Zeichen, Nummer, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke deutlich und richtig bezeichnet werden.

Die Angaben über Werth und Lieferzeit-Declarationen haben nur rechtsverbindliche Kraft, wenn sie auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt sind.

Der Frachtbrief muss die Unterschrift des Absenders oder die gedruckte, beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens, sowie deutlich und genau die Bezeichnung des Empfängers und der Bestimmungsstation enthalten.

Führen vom Absendungsorte nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe neben der Adresse der Transportweg bestimmt anzugeben, und muss dieser von Seite der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandtexpedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmässigsten erscheint. In einzelnen Verbandsverkehren ist jedoch die Routenangabe unzulässig.

Das früher im Vereinsgebiete giltig gewesene Frachtbrief-Formulare trug im Kopfe die Bezugnahme auf das Vereins-Betriebs-Reglement, dann auf die besonderen Reglements der betreffenden Bahnen. Im neuen Vereinsformulare ist die Bezugnahme auf das erstgenannte Reglement weggefallen, da dieses nicht von den Bahnen einseitig vereinbart wurde, sondern vom Bundesrathe in Deutschland genehmigt wurde. Für den Verkehr mit ausserhalb Deutschland und Oesterreich-Ungarn liegenden Vereinsbahnen ist die Anwendung des Vereins-Reglements durch den Kopf des Frachtbriefes in der Weise sichergestellt, dass unter den Vereinsbahnen die obligatorische Giltigkeit des Vereins-Reglements für sämmtliche Verbandsverkehre im Vereinsgebiete vereinbart ist und in den betreffenden Verbandstarifen publicirt wird. Für den internationalen Verkehr werden besondere Frachtbrief-Blanquets in den einzelnen Verbandsverkehren verwendet.

Der Frachtbrief, nunmehr fast auf allen europäischen Bahnen eingeführt, hat für den Eisenbahn-Transport dieselbe Bedeutung, wie das Connossement beim Schiffstransport und ist der Frachtbrief, beziehungsweise der Ladeschein, als

Beweisdocument für den Transport aus dem älteren Seeconnossement hervorgegangen.

In England vertritt die »Consignement-Note« die Stelle des Frachtbriefes. Für die nach dem projectirten internationalen Transportrechte zu befördernden Güter ist ein einheitliches Frachtbrief-Formulare in Aussicht genommen.

Der Abschluss des Frachtvertrages, respective dessen Anerkenntniss, erfolgt im Sinne des §. 49 des Betriebs-Reglements durch Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und nach geschehener vollständiger Auflieferung des in dem Frachtbriefe declarirten Gutes durch die zum Zeichen der Annahme erfolgte Aufdrückung des Expeditionsstempels seitens der Expedition der Absendestation.

Nach einem Erkenntnisse des zweiten Civilsenates des Reichsgerichtes vom 9. Juli 1880 kann unter Umständen ein Frachtvertrag als abgeschlossen angenommen werden, obgleich der Frachtbrief noch nicht nach Vorschrift des Betriebs-Reglements abgestempelt ist.

Bei jenen Sendungen, welche behufs zollämtlicher Abfertigung oder Weiterbeförderung an eine dritte Person oder Uebernahme durch einen Spediteur zur Weiterbeförderung an eine Schiffsstation, die Ausstellung eines neuen Frachtbriefes erfordern, gilt der frühere Frachtvertrag mit vollzogener Uebernahme und Erlag der Gebühren als erloschen.

Bei Streitigkeiten über Frachten, welche von einem Staatsgebiete in ein anderes übergehen, kommt es häufig zu einer Collision der Rechtsbestimmungen, indem es zweifelhaft ist, welches Recht anzuwenden sei: das der Aufgabsstation oder das der Ankunftsstation. — Eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 28. August 1874, Z. 4801, bestimmt hierüber Folgendes: »Bei dem mit einer Eisenbahngesellschaft, welche in Oesterreich ihren Sitz hat, in Ungarn abgeschlossenen Vertrage über den Transport eines Frachtgutes, welcher grösstentheils cisleithanische Länder berührt, wird angenommen, dass die Contrahenten ihrem Vertrage das in Oesterreich geltende Recht zu Grunde gelegt haben.

Von derselben Stelle wurde am 10. September 1873, Z. 7021, bei einem concreten Falle entschieden, dass bei dem

im Auslande zwischen Inländern und Ausländern wegen Transportes nach einer österreichischen Station geschlossenen Frachtvertrage anzunehmen ist, dass sich die Contrahenten bezüglich des Transportes auf der österreichischen Strecke den diesfälligen in Oesterreich geltenden gesetzlichen Bestimmungen unterwerfen wollten. *)

Bezüglich der Aufdrückung des Expeditionsstempels fasste die Enquête (1883) folgenden Beschluss: »Der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 49) ist, den Fall der Einlagerung bis zur thunlichen Verladung (§ 55) ausgenommen, ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung in Gegenwart des Versenders und noch vor Ausfertigung des Aufgabs-Recepisses dem Frachtbriefe aufzudrücken.« (Diese von der Enquête gewünschte Bestimmung ist mit Verordnung des österreichischen Handelsministeriums und des ungarischen Communications-Ministeriums am 1. August 1884 perfect geworden.)

Die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt nach den Bestimmungen des österr.-ungar. Transport-Uebereinkommens an der hiefür bestimmten Stelle (Innenseite, Stempel der Abgangsstation) entweder nach geschehener vollständiger Auflieferung des im Frachtbriefe declarirten Gutes oder im Falle der Einlagerung bis zur thunlichen Verladung im Sinne des § 55 des Betriebs-Reglements. Der Frachtbrief muss dem Formulare des Betriebs-Reglements, auf dessen Grundlage der Transportvertrag abgeschlossen wird, genau entsprechen, die Angabe der Eisenbahn-Bestimmungsstation und die Verwaltung, sowie auch die Angabe der Route an den auf dem Frachtbriefe vorgedruckten Stellen deutlich enthalten, soweit die Routenangabe nach den betreffenden Verbandstarifen überhaupt zulässig ist.

Die Gütersendungen können in folgende Kategorien eingetheilt werden:

1. Gewöhnliche Gütersendungen.
2. Besondere Gütersendungen.
3. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Güter.

*) Siehe Dr. V. Röll, Sammlung von Entscheidungen österreichischer Gerichte. (Nr. 132 und 135.)



4. Feuergefährliche, selbstentzündliche und explodirbare Güter.

Zu den gewöhnlichen Gütern gehören die verschiedenen Arten von Eil- und Frachtsendungen, u. zw. Güter in Ballen, Kisten, Fässern etc. verpackt, für welche die allgemeinen Bestimmungen für Gütersendungen Anwendung finden.

Zu den besonderen Gütersendungen gehören die Leichen, Equipagen, Fahrzeuge aller Art, lebende Thiere etc., für welche in den §§ 34—45 des Betriebs-Reglements besondere Aufnahms- und Haftbestimmungen fixirt sind.

Die allgemeinen und besonderen Bestimmungen für Leichen, Equipagen und lebende Thiere sind in den einzelnen Local- und Verbandstarifen aufgenommen.

Ueberdies werden die Militärtransporte als eine für sich abgeschlossene Transportgruppe betrachtet. (Siehe das Capitel: Militärtransporte.) — (Ueber lebende Thiere siehe das Capitel: Thiertransporte.)

Zu den von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gütern gehören die in dem § 48 des Betriebs-Reglements aufgezählten Güter-Kategorien. Die Bestimmungen des § 48 sind, wie schon in einem früheren Capitel betont wurde, ununterbrochenen Aenderungen ausgesetzt und erscheinen die Abänderungen in den von den Aufsichtsbehörden genehmigten Nachträgen zu den Betriebs-Reglements in Oesterreich-Ungarn, Deutschland, sowie im Vereinsgebiete.

Zu den feuergefährlichen, selbstentzündlichen und explodirbaren Sendungen gehören jene Güter, welche als solche im Betriebs-Reglement oder in den besonderen Vorschriften und Verordnungen aufgezählt sind, und für welche besondere, die Sicherheit des Verkehrs, der Verladung und des Transportes bezweckende Vorschriften von der Aufsichtsbehörde verfügt werden.

Die von der Beförderung ausgeschlossenen Güter umfassen nach den reglementarischen Bestimmungen alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichtes oder Umfanges ihrer Form und sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benützungsweise der Bahn sich zum Transporte nicht

eignen, weiters postzwangspflichtige Gegenstände und alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D. des Betriebs-Reglements Anwendung finden. (Siehe § 48 des Betriebs-Reglements.*) Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen: Die in der erwähnten Anlage D. verzeichneten Gegenstände, weiters Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, Geldwerthe, Papiere und Documente, Pretiosen, Edelsteine, echte Perlen etc. (Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.)

Ferner gehören zu dieser Gattung von Gütern: Gemälde und Kunstgegenstände, zu deren Uebernahme die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet ist, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe erfolgt. — Schliesslich werden diejenigen Gegenstände bedingungsweise zur Beförderung zugelassen, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung aussergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht und ist die Aufnahme solcher Gegenstände von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig.

Für feuergefährliche und selbstentzündliche Güter finden, soweit dies nicht ausdrücklich ausgesprochen ist, die Bestimmungen des § 48 des Betriebs-Reglements Anwendung. Für Mineralöle und Celluloidgegenstände gelten besondere behördliche Bestimmungen. Ueberdies sind für derartige Güter die Bestimmungen der §§ 12 und 32 der Betriebs-Ordnung vom Jahre 1851 massgebend. Die Beförderung von solchen Sendungen erfolgt in der Regel mit Lastzügen und falls das Gewicht der aufgegebenen Quantitäten unter 2500 Kgr. ist, nur an gewissen Tagen und mit bestimmten Zügen.

Für Sprengmittel gilt insbesondere die Ministerial-Verordnung vom 2. Juli 1877 (R. G. Bl. Nr. 68), welche

*) Anlage D. enthält nebst Aufzählung der bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände (§ 48, B), darunter Schiess- und Sprengpulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Patronen, Petarden, Streichhölzer, Aether, Schwefel- und Kohlenstoff etc., die Bestimmungen für die Aufnahme und Beförderung, sowie insbesondere die Verpackungsweise dieser Güter. Diese Bestimmungen sind sowohl in Oesterreich-Ungarn als auch in Deutschland und im Vereinsgebiete verschiedenartige, in den Hauptgruppen jedoch nahezu identisch.

über die Verpackung dieser Transporte ausführliche Bestimmungen enthält, ebenso die Erläuterung zu dieser Verordnung, weiters die Handelsministerial-Verordnung vom 1. Juli 1880 (R. G. Bl. Nr. 79), betreffend die Regelung des Transportes explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen, sowie alle mittelst Ministerial-Verordnungen publicirten Zusammenstellungen über die aus den einzelnen Fabriken hervorgehenden Sprengmittel.

Die ersterwähnten Verordnungen enthalten nebst den für diese Transporte festgestellten allgemeinen Normen noch Vorschriften über Verpackung und Aufgabe, sowie über die zur Verwendung gelangenden Transportmittel, weiters Bestimmungen über die Verladung, die Zugformirung, sowie die Vorsichtsmassregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt, ferner die Modalitäten bei der Güterabgabe.

Sämmtliche österreichisch-ungarischen Bahnanstalten sind verpflichtet, nach den Bestimmungen dieser Verordnung vorzugehen und werden alle aus diesen Transporten etwa entstehenden Anstände gleichmässig behandelt. — (In Deutschland sind ähnliche Vorschriften in Kraft.) Ueber die Behandlung von Dynamit und sonstigen Sprengmitteln besteht in Oesterreich eine polizeiliche Instruction für Eisenbahnorgane, welche mit Erlass des k. k. Handelsministers vom 18. September 1884 (Z. 20492) publicirt wurde.

Auf den österreichischen Eisenbahnen dürfen gegenwärtig folgende explodirbare Artikel befördert werden:

Schiess- und Sprengpulver (Schwarzpulver). Pulvermunition, einschliesslich fertiger Patronen, Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche von der Beförderung ausgeschlossen sind; Sprengkräftige Zündungen, als: Sprengkapseln, elektrische Minenzündungen, ferner Zündschnüre; Concessionirte Sprengmittel, und zwar sowohl die schwarzpulverähnlichen, als auch die, organische Nitroverbindungen enthaltenden Sprengmittel, soweit dieselben speciell zugelassen sind; Nitrocellulose, nämlich: Schiessbaumwolle, Collodiumwolle und Pyropapier, sogenanntes Düppler-Schanzen-Papier, soweit derlei Präparate zugelassen sind; Petarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen, Zündhütchen für Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen, chlorsaures Kali und andere chlor-

saure Salze, Pikrinsäure etc. Von concessionirten Sprengmitteln dürfen, abgesehen von den seitens der Militärverwaltung aufgegebenen Sendungen, nur jene Sorten zum Eisenbahn-Transporte angenommen werden, die vom Handelsministerium, als zum Eisenbahn-Transporte geeignet, den Bahnverwaltungen unter Bezeichnung der betreffenden Fabrik namhaft gemacht werden.

Das Handelsministerium bestimmt für jene Eisenbahnstrecken, innerhalb welcher keine reinen Lastzüge verkehren und auf welchen sich auch keine Gelegenheit zur Einleitung reiner Lastzüge in periodischen Zwischenräumen ergibt, über Antrag der betreffenden Verwaltung die Ausschliessung explodirbarer Güter vom Eisenbahn-Transporte.

Für die Verpackung der aufgezählten explodirbaren Güter und concessionirten Sprengmittel, sowie von Nitrocellulose, trockener und feuchter Schiessbaumwolle, Colodiumwolle, Pyropapier, Petarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen, Zündhütchen etc. etc. sind in den erwähnten Verordnungen präcise Normen sowohl hinsichtlich der Packgefässe, der inneren Verpackung, der Umhüllung und des Verschlusses vorgesehen.

Die Behälter, welche zur Verpackung der oberwähnten explodirbaren Güter dienen, müssen, insofern nicht für einzelne derselben besondere Vorschriften bestehen, wenigstens mit einer ihrem Inhalte entsprechenden Aufschrift als »Pulver, Feuerwerkskörper« etc. etc. versehen sein.

Sendungen von explodirbaren Gütern sind mindestens 24 Stunden vor der Aufgabe bei dem Bahnexpedite anzumelden. Die Annahme solcher Sendungen erfolgt nur an den von den Bahnverwaltungen kundzumachenden Tagen und zu den von denselben bestimmten Zügen.

Bei Sendungen ins Ausland darf die Annahme nur dann erfolgen, wenn die Weiterbeförderung von der Grenzstation ab in unmittelbarem Anschlusse stattfinden kann.

Sendungen von Sprengmitteln, welche in das im Reichsrathe vertretene Ländergebiet eingeführt, durch dasselbe durchgeführt, oder aus demselben ausgeführt werden sollen, müssen mit Geleitscheinen versehen sein, deren Ausfertigung beim Ministerium des Innern anzusuchen ist.

Für explodirbare Güter gelten in Oesterreich noch die Verordnungen des Ministeriums des Innern, der Justiz, der Finanzen sowie der Polizei vom 11. Februar 1860 (R. G. Bl. Nr. 39). Explodirbare Sendungen im Gewichte von und über 2500 Kgr. oder bei für dieses Quantum bezahlter Fracht werden in der Regel auf allen Bahnen, auf welchen »Güterzüge« täglich verkehren, auch täglich aufgenommen und befördert. Sendungen unter 2500 Kgr. werden nur an bestimmten Tagen, beziehungsweise mit bestimmten Zügen expedirt und tauschen die Bahnen gegenseitig ein Verzeichniss solcher Züge aus, sowie ein Tableau über die Anschlüsse. Die Aufgabsstationen sind verpflichtet, bei der Expedition derartiger Güter stets zu beachten, ob die Weiterbeförderung in den Anschlussstationen überhaupt möglich ist, worüber die erwähnten Tableaux Aufschluss geben.

Alle Details über Beförderung und Anschlüsse auf Eisenbahnlinien, sowie Verzeichnisse sämmtlicher österreichisch-ungarischen Strecken, auf welchen explodirbare Güter überhaupt befördert werden, werden von den betheiligten Eisenbahnen periodisch verlautbart.

Die Aufgeber von Schiess- und Sprengpulver (Schwarzpulver), Schiessbaumwolle und Munition aller Art, sowie von concessionirten Sprengmitteln haben den Nachweis, dass die betreffende Sendung explodirbare Artikel enthalte, deren Transport auf den Eisenbahnen gestattet ist, in der von der Regierung vorgeschriebenen Weise zu liefern.

Ueber die Beförderung von Pflanzen und Pflanzenbestandtheilen ist zwischen den einzelnen europäischen Staaten (Belgien, Portugal, Deutschland, Frankreich, Oesterreich, Schweiz etc.) am 3. November 1881 eine Convention abgeschlossen worden (R. G. Bl. Nr. 36 vom 28. Juli 1882), auf Grund welcher für Oesterreich-Ungarn eine ministerielle Verordnung erlassen wurde, deren Hauptzweck die Verhütung einer weiteren Verbreitung der Reblaus (Phylloxera) ist. Die Bestimmungen dieser Convention verpflichten insbesonders die Zollämter zur Untersuchung aller derartigen Pflanzentransporte, zu welchen Rebpflanzen, Pflanzen, Sträucher und andere Gewächse, Tafeltrauben, Blumen, Samen, Früchte,

Gemüse und unter Umständen auch das Handgepäck der Reisenden gehört. — Die Convention enthält genaue Vorschriften über die Bedingungen, unter welchen solche Transporte die Grenzen passiren dürfen (Beigabe von Attesten, Ursprungs-Certificate etc.), sowie die Modalitäten der Untersuchung. Nach dieser Convention sind alle Sendungen, bei welchen verdächtige Anzeichen der Reblaus gefunden werden, an Ort und Stelle sammt ihrer Verpackung durch Feuer zu vernichten. Sendungen aus solchen Staaten, welche der internationalen Convention nicht beigetreten sind, werden nach modificirten Vorschriften behandelt. Die Bestimmungen der Convention sind selbstverständlich schon mit Rücksicht auf den täglichen Wechsel des Auftretens der Reblaus, variable.

Die Ausserachtlassung der erwähnten Vertragsbestimmungen werden, soweit nicht das allgemeine Strafgesetz hiefür angewendet werden kann, nach dem speciellen Gesetze vom 3. April 1875 (R. G. Bl. Nr. 61) behandelt.

Ausserdem sind besondere Landesgesetze in Oesterreich zu beachten, welche die Vorkehrungen wegen Gefahr der Einschleppung und Verbreitung der durch den Collorado-käfer veranlassten Kartoffelkrankheit für Oesterreich-Ungarn feststellen.

Ueber einzelne Transportartikel, z. B. Lebensmittel, Zucker, Wein und Tabak, bestehen specielle Ministerial-Verordnungen.

Das Betriebs-Reglement schreibt hinsichtlich der Uebernahme von Sendungen ausdrücklich vor, dass die Bezeichnung der einzelnen Colli mit den Angaben im Frachtbriefe übereinstimmen müsse (§ 47). Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, dass seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet. — Die übliche Form der Bezeichnung ist die Signirung der Stückgüter mit einer Geschäftsmarke oder mit Buchstaben.

Die k. k. Post verlangt, dass jedes aufzugebende Collo die volle Adresse trägt. Falls beim Eisenbahn-Transport alle Stückgüter, zum Mindesten aber kleine Colli unter den gleichen

Modalitäten zum Versandt kämen, was übrigens für Säcke und Kartoffelsendungen in einzelnen Verkehren besteht, würden Transportanstände zweifellos auf ein geringeres Quantum zu reduciren sein.

Eine derartige Expedition besteht thatsächlich schon in Amerika, da die als Eilgut aufgegebenen Güter ohne Beigabe eines Frachtbriefes expedirt werden und nur eine deutliche Adresse und Frankirung als Bedingung für den Transport verlangt wird.

Bei den österreichisch-ungarischen und deutschen Eisenbahnen besteht die Einrichtung, dass an alle Stückgüter, Eil- und Frachtgüter, sowie an alle Gepäcksstücke »Anklebezettel« mit der Aufgabs- und Bestimmungsstation befestigt werden. — Gleichartige Eil- und Frachtgut-Colli erhalten sogenannte »Passzettel« (Zettel mit gleichen Nummern), aus welchen die zu einer Sendung gehörenden Colli entnommen werden können; Gepäcksstücke tragen einen mit dem correspondirenden Begleitscheine übereinstimmenden Nummernzettel.

Lieferzeitgüter, selbstentzündliche, feuergefährliche und explodirbare Güter, sowie Militär- und Zollgüter werden noch durch verschiedenfärbige Anklebezettel kenntlich gemacht. Auch die mit derartigen Gütern beladenen Wagen sind in gleicher Weise markirt.

Die Uebernahme der zum Versandt gelangenden Eil- und Frachtgüter erfolgt nach bestimmten Normen. Die Eisenbahn ist beispielsweise nicht verpflichtet, Güter zu übernehmen, welche nicht ordnungsmässig oder gar nicht verpackt sind, sofern diese Verpackung nicht in der Natur des Transportes liegt (§ 47 B.-R.). Derartige Güter werden nur befördert, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine Erklärung im Frachtbriefe oder in einem Revers, dessen Wortlaut vorgeschrieben ist, bescheinigt.

Im Frachtbriefe sind ausserdem noch folgende Erklärungen zulässig: Haftungserklärung des Versenders wegen unterlassener Beistellung von Thierbegleitern (§ 40), Haftungserklärung des Versenders für nicht innerhalb der fixirten Frist bezogene Sprengmittel (§ 48), Haftungserklärung des Versenders für den Fall, dass die Abwage und Feststellung der Stückzahl bei der

Annahme zum Transporte durch die Eisenbahn nicht erfolgte (§ 50), Einverständniss-Erklärung zur Einlagerung bis zur thunlichen Verladung (§ 55), Haftungserklärung für in unbedeckten Wagen transportirte Güter (§ 67), Haftungserklärung für den Schaden, welcher durch das vom Versender bewirkte Auf- und Abladen an dem Gute und an den Fahrzeugen der Eisenbahn entstehen könnte (§ 67).

Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden, als die des Frachtbriefes, darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder das Betriebs-Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dieses Reglement für statthaft erklärt worden sind.

Bei der Aufnahme von Gütern sind in erster Linie die tarifarischen und reglementarischen Bestimmungen zu beachten. Postzwangspflichtige Sendungen, beispielsweise Briefe, periodische Zeitschriften in losen Blättern und Heften etc. sind von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen. Bedingungsweise zum Transporte zugelassene Güter werden nur nach Erfüllung der vorgeschriebenen Formalitäten angenommen. Die §§ 47 und 48 des Betriebs-Reglements enthalten hierüber ausführliche Detailbestimmungen. Bei der Uebernahme von Gütern sind auch die im Auslande bestehenden Verhältnisse zu berücksichtigen und zunächst die für Ein- und Ausfuhr von den in- und ausländischen staatlichen Aufsichtsbehörden erlassenen allgemeinen Anordnungen zu beachten. Aber auch die speciellen, von Fall zu Fall modificirten Vorschriften sind beim Gütertransporte massgebend und müssen dieselben von den Stationen in Evidenz gehalten werden.

In Rumänien sind z. B. Colli bis zum Gewichte von inclusive 5 Kgr. dem Postzwange unterworfen. Es dürfen somit Sendungen, deren einzelne Colli nicht mehr als 5 Kgr. wiegen, beim Eisenbahn-Transporte von österreichischen nach rumänischen Stationen nicht aufgenommen werden etc.

Es ist nicht möglich, eine erschöpfende Darstellung aller bei der Uebernahme von Gütern vorkommenden Fälle zu liefern, da in jedem Verkehre besondere Einrichtungen bestehen, deren

Abänderung in den wechselvollen Formen der Transportabfertigung begründet ist.

Die Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, von lebenden Thieren, Equipagen und Leichen (Theil I), giltig zu den Gebührentarifen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen und der k. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin (vom 1. September 1883), enthalten in den allgemeinen Bestimmungen Details über die Uebernahme von Gütern, beziehungsweise über die Beschaffenheit der zum Versandt gelangenden Transporte; jedoch sind nur für eine kleine Anzahl von Gütern derartige einheitliche Uebernahmsbestimmungen fixirt.

Bei der Beurtheilung, ob ein Gut allen Transportbedingungen entspricht, ob es der Verpackung überhaupt bedarf, oder ob die Art der Verpackung als zweckmässig zu erachten ist, hat der aufnehmende Beamte unter Berücksichtigung der allgemeinen Handelsusancen und der besonderen Eisenbahn-Vorschriften zu entscheiden. Jede einzelne Gesellschaft erlässt diesbezüglich noch specielle Vorschriften (Dienstes-Instructionen), welche dem aufnehmenden Magazinsbeamten Directiven rücksichtlich der Uebernahme von Gütern geben. In diesen Vorschriften sind jedoch naturgemäss nur die wichtigsten Fälle hinsichtlich der Verpackungsformen aufgezählt, welche durch einige Beispiele erläutert werden sollen. So ist z. B. als zweckmässige Verpackung anzuerkennen, wenn Fensterglas in Rahmen (Holzleisten), Möbel mit Strohseilen umwunden, Papier zwischen Holzbrettern verpackt und mit Stricken umschnürt aufgeliefert werden. Es wird ferner von einer Verpackung abzusehen sein, wenn Hanf und Flachs lose oder Garn blos verschnürt aufgegeben werden. Bei mit Flüssigkeiten gefüllten Fässern hat der aufnehmende Beamte darauf zu sehen, dass die Fässer nicht rinnen, an denselben keine Bohrlöcher vorhanden sind, dass die Reifen fest schliessen, in genügender Anzahl angebracht und die Dauben nicht schadhaft sind. Bei jenen Fässern, in welchen gährende Flüssigkeiten, z. B. Most etc., enthalten sind, müssen nach oben die Spundöffnungen gelüftet sein. — Bei Kisten, insbesonders mit Flüssigkeiten oder leicht gebrechlichen Gegenständen, muss constatirt werden, ob die Wände,

Böden und Deckel entsprechend und dauerhaft sind. Glaswaaren, Spiegel, leere Krüge, Ballons werden hauptsächlich untersucht, ob dieselben nicht vor der Aufgabe beschädigt wurden. Kisten und Körbe müssen bei der Aufgabe auch in der Richtung geprüft werden, ob sie der Natur des verpackten Gutes überhaupt entsprechen. Bei Getreidesendungen, bei welchen der Fall nicht ausgeschlossen ist, dass dieselben vor der Aufgabe vernässt sein konnten, ist eine Stichprobe hinsichtlich des Inhaltes bei der Aufgabe in Gegenwart des Ueberbringers zu veranlassen, was namentlich wichtig ist, wenn derartige Sendungen bei feuchtem Wetter zugeführt werden, oder die Zufuhr von dem eigentlichen Versandtorte bis zur Bahnstation mehrere Tage in Anspruch nahm etc. Derartige Bestimmungen sind übrigens nicht gleichförmig bei allen Bahnen eingeführt. Immerhin wäre es wünschenswerth, wenn diesbezüglich einheitliche und ausführliche und allen Eventualitäten entsprechende Normen bei sämmtlichen Eisenbahnen bestehen würden, was heute nur für eine kleine Anzahl von Gütern erzielt ist.

Der vom Versender überreichte Frachtbrief muss mit dem der Bahn übergebenen Gute auch hinsichtlich der Signirung übereinstimmen, und sind eventuelle Richtigstellungen sofort bei der Aufgabe zu veranlassen. Wenn bei einer Sendung nach äusseren Merkmalen auf eine Beschädigung des Inhaltes geschlossen werden kann, so wird das Gut zurückgewiesen, falls nicht durch Oeffnung der Colli seitens des Versenders der schadlose Zustand des Inhaltes nachgewiesen werden kann. Wird jedoch eine Beschädigung des Inhaltes constatirt, so wird die Sendung nur dann zum Transporte übernommen, wenn der Versender oder Ueberbringer und zwei unparteiische Zeugen den schadhaften Zustand im Sinne der früheren Auseinandersetzungen im Frachtbriefe bestätigen.

Inwiefern einzelne Gegenstände wegen ihrer Form, ihres Umfanges oder Gewichtes von der Beförderung auszuschliessen sind, beurtheilt der aufnehmende Beamte, wobei ausser den schon erwähnten Rücksichten auch die Sicherheit des Bahnbetriebes im Auge zu behalten ist. Die Uebernahme der Güter zum Eisenbahn-Transporte wird demgemäss insolange von der

Routine begleitet sein, als nicht für alle Eisenbahnen gleichmässige und erschöpfende Bestimmungen bestehen. Für eine kleine Anzahl von Gütern ist dies übrigens, wie schon erwähnt, der Fall und sind sowohl in den Tarifbestimmungen, als auch im österreichisch-ungarischen Uebereinkommen diesbezügliche einheitliche Normen vorgesehen.

Rücksichtlich der Verpackung und Uebernahme von Gütern wurde in der Enquête vom Jahre 1883 folgender Beschluss gefasst:

»Alle Vorschriften, welche die ordnungsmässige Verpackung der Güter betreffen und einen Einfluss auf die Uebernahme (§ 47 B.-R.), Berechnung der Frachtgelder (§ 52) oder die Haftpflicht (§ 67) ausüben sollen, sind übersichtlich zusammen zu stellen und von Zeit zu Zeit zu ergänzen und zu veröffentlichen.«

Mit diesem Beschlusse wurde von der Enquête insbesonders beabsichtigt, die Uebernahme der Güter hinsichtlich ihrer Verpackung zu regeln und die Aufstellung eines alphabetischen Waarenverpackungs-Verzeichnisses anzubahnen. — Wohl bestehen gegenwärtig, wie erwähnt, Instructionen für die Eisenbahn-Bediensteten, welche einen grossen Theil der im Eisenbahnverkehre vorkommenden Fälle umfassen, aber eine reglementmässige Feststellung der Verpackungsform, wie solche im deutschen Eisenbahn-Gütertarife und auch theilweise in den früher erwähnten österreichisch-ungarischen Tarifbestimmungen und im Waarenverzeichnisse zum allgemeinen Zolltarife zu Recht besteht, ist gegenwärtig im § 47 des Betriebs-Reglements nicht enthalten, wird aber angestrebt.

Die Uebernahme der Güter ist noch an andere Voraussetzungen geknüpft. So ist die Eisenbahn im Sinne des Betriebs-Reglements nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insofern die regelmässigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht genügen. Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, so lange die disponiblen Räumlichkeiten reichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte deponiren zu lassen, dass die Annahme zum Transporte und die Aufdrückung

des Expeditions-Stempels auf dem Frachtbriefe erst dann erfolgt, wenn die Verladung der Güter möglich geworden ist.

Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständniss zu erklären, dass die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibt.

Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung einzelner Aufgabsscheine nicht genügt, im Sinne des § 50 des Betriebs-Reglements das Recht, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung »Duplicat vollzogen« zurückgegeben wird. In Oesterreich-Ungarn ist die Einführung der Frachtbrief-Duplicate wiederholt angeregt und zwischen dem Handelsministerium, den Handelskammern und Eisenbahnverwaltungen erörtert worden. Gegenwärtig werden aber solche Duplicate nur von Fall zu Fall ausgestellt, dagegen wird jedem Absender nach Annahme des Frachtbriefes über Verlangen ein Aufgabsschein eingehändigt. (Aufgabsrecepisse.) Unter Beobachtung bestimmter Formalitäten werden auch Duplicat-Aufgabsscheine ausgestellt, jedoch gleichfalls nur von Fall zu Fall. In Deutschland wird mit allem Nachdrucke für die obligatorische Einführung von Duplicat-Frachtbriefen im internen Verkehre des Reiches agitirt, und wurde gelegentlich des deutschen Handelstages (1884) diesfalls eine mit überwiegender Majorität angenommene Resolution gefasst. Die obligatorische Einführung von Frachtbrief-Duplicaten ist übrigens nach dem Entwurfe des Uebereinkommens für den internationalen Verkehr ernstlich projectirt und wird dadurch die von der Geschäftswelt gewünschte Beschränkung des Verfügungsrechtes des Absenders herbeigeführt. Unicat- und Duplicat-Frachtbriefe finden namentlich im Verkehre mit Italien, Russland und Frankreich Anwendung. Nach österreichischen Stempelgesetzen sind beide Frachtbriefe vorschriftsmässig zu stempeln.

Auf den französischen Bahnen besteht zumeist die Einrichtung, dass auf Verlangen des Versenders für jede Güterversendung ein Frachtbrief in doppelter Ausfertigung (ein Pare

für den Versender, das andere für die Gesellschaft) ausgestellt werden muss. Falls vom Versender kein Frachtbrief begehrt wird, muss ihm von der Gesellschaft ein Empfangsschein mit Angabe der Beschaffenheit und des Gewichtes des Frachtstückes, des Frachtpreises und der Lieferzeit ausgestellt werden.

Die Ermittelung des Gewichtes der zur Aufgabe gelangenden Güter erfolgt entweder durch die wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach dem kubischen Inhalte oder nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen. Güter, die in grösseren Mengen zur Aufgabe gelangen, vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit nicht nach einzelnen Stücken gewogen oder gemessen werden, wie z. B. Bruchsteine, Erze, Kohlen etc., werden je nach den vorhandenen Wägevorrichtungen in Wagenladungen oder Partien abgewogen. Die vollzogene Abwage wird im Frachtbriefe durch Aufdrückung des Wiegestempels angezeigt.

Bei Colligütern (Stückgütern) hat die Abwage stets auf der Aufgabsstation stattzufinden. Dem Aufgeber wird es überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem die Feststellung seitens der Eisenbahnverwaltung bereits erfolgt ist, und vor Verladung der Güter eine anderweitige Ermittelung des Gewichtes in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, dafür das im Tarife bestimmte Wägegeld zu erheben. Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit verladen. Solche »Selbstverladungen« erfolgen zumeist bei Wagenladungs-Gütern und in Fabriken, die mit Eisenbahnstationen durch Industriegeleise verbunden sind.

Dem Adressaten steht es frei, die Richtigkeit der frachtbrieflichen Angaben durch eine Nachwage zu prüfen. Ueber die Nachwage werden seitens der Eisenbahnen »Wagezettel« ausgestellt. Zur Abwage der Güter (nicht zu verwechseln mit der Nachwage in der Bestimmungsstation) erfolgt bei Wagenladungs-Gütern mittels Geleise-Brückenwagen, wobei das Gewicht des leeren Wagens vorher tarirt wird.

Zur Manipulation der Ab- und Nachwage werden bei den Bahnen verschiedene Wägevorrichtungen verwendet. Die gewöhnlichsten derselben sind die einfache Decimalwage, die Decimal-Brückenwage, die Centesimalwage etc. (Für die Gepäcksexpedition wird im Allgemeinen die sogenannte Zeigerwage, bei welcher ein Zeiger an einer Scala das Gewicht des aufgelegten Gepäckstückes selbstthätig registrirt, verwendet.)

In jenen Fällen, in welchen die Wägevorrichtungen der kleineren Aufgabsstationen nicht ausreichen, was insbesonders für voluminöse Sendungen und Wagenladungen gilt, erfolgt die Abwage auf einer grösseren Zwischenstation mit einer speciell zu diesem Zwecke vom Bahnexpedite der Aufgabsstation an diese grössere Zwischenstation zugemittelten Weisung.

Bei der Enquête im Jahre 1883 wurde von den Vertretern der Handelskammern die Nothwendigkeit betont, die Zahl der Brückenwagen zu vermehren, jedoch andererseits zugegeben, dass es nicht möglich sei, für Stationen, welche nur periodisch einen grösseren Verkehr zu bewältigen haben, die Anlage von kostspieligen Brückenwagen (dieselben kosten circa 1200—1400 fl.) zu verlangen. Nach Besprechung verschiedener, speciell auf eine Erleichterung des Bahnverkehres für die Holzindustrie gerichteter Anträge wurden schliesslich folgende Anträge formulirt und angenommen.

»Jeder Versender ist gehalten, die zum Versandt gebrachten Hölzer der bahnämtlichen Abwäge zu unterziehen. Als Waggebühr sind 40 kr. per Wagen zu entrichten. Sollte auf der Aufgabsstation keine Brückenwage vorhanden sein, so hat die Abwage auf der ersten Station, welche das Gut passirt und auf welcher eine Brückenwage sich befindet, zu geschehen. Etwaige Ueberlast ist gegen Entrichtung des halben Frachtporto's in die Aufgabsstation zurückzustellen, insoferne der Aufgeber nicht anderweitig disponirt. Conventionalstrafen hätten zu entfallen. Die Bahnen sind verhalten, auf allen jenen Stationen, wo alljährlich mindestens 300 Wagenladungen zur Aufgabe gelangen, Brückenwagen herzustellen. Bei Holzsendungen, die in den Monaten October bis April stattfinden, sei es gestattet, den Wagen bis 105 Meter-Centner zu belasten, ohne dass die

Bahn berechtigt sein soll, mehr als die Gebühr für eine Wagenladung zu berechnen.«

Die Vertreter der Zuckerindustrie gaben gleichfalls dem Wunsche nach einer Vermehrung der Brückenwagen und nach Verlängerung der für die Verladung, beziehungsweise Abladung seitens der Bahnverwaltungen zugestandenen Fristen Ausdruck, und wurden diesbezüglich Beschlüsse gefasst, deren Durchführung naturgemäss eine Abänderung des Betriebs-Reglements bedingt.

Ueber die Stornirung von Transporten sind besondere Transportbestimmungen in den §§ 59 und 60 des Betriebs-Reglements vorgedacht.

Wer ohne die im § 58 des Betriebs-Reglements erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung ausser den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei blos angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

Wird vom Absender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Transportstrecke verlangt, und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der tarifmässigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Bahnstrecke das tarifmässige Reugeld zu zahlen.

Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe declarirten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deshalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäftes ersichtlich ist, beziehungsweise, wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung der ganzen Frachtbrief-Sendung, beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe, ein Lagergeld erheben lassen. (§ 59 des Betriebs-Reglements.)

Die bei der Aufgabe von Eisenbahn-Transporten vorkommenden Expeditionsstörungen können verschiedenartige sein.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muss alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung durch eine in den besonderen Vorschriften festgesetzte Gebühr entschädigen und ausserdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Die Annullirung des Frachtvertrages ist somit unter diesen Voraussetzungen möglich. (S. Art. 394 des Handelsgesetzbuches.)

Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen, wenn auch längerem Wege stattfinden kann, so bleibt es, im Sinne des § 58 des Betriebs-Reglements, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehres ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Sendung auf Kosten der Versender, resp. Empfänger über eine Hilfsroute (eine im ungestörten Betriebe befindliche Nebenroute, beziehungsweise combinirte Route) dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweitige Disposition über die Güter anzugehen.

Für Verkehrsstörungen bestehen zwischen den österreichisch-ungarischen Bahnen specielle Vereinbarungen. In denselben sind alle möglichen Arten von Verkehrsstörungen, sowie die für solche Fälle vereinbarte Abwickelung des Transportdienstes vorgesehen. Es ist zwischen den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen vereinbart, dass dieselben einander bekanntgeben, an welche Dienststellen (Betriebsdirection, Direction, Verkehrschef, Betriebsinspectorat, Betriebsleitung etc.)

die eingetretenen Verkehrsstörungen zu avisiren sind. Die Verwaltung, beziehungsweise die für diese Function bezeichnete Dienststelle jener Bahn, auf welcher die Verkehrsstörung eingetreten ist, verständigt hierauf die Stationen der betreffenden eigenen Strecke, und wenn hiedurch der Anschlussverkehr beeinflusst ist, auch die Verwaltungen, beziehungsweise die hiefür competente Dienststelle der betreffenden unmittelbaren Anschlussbahn auf telegraphischem Wege vom Eintritte der Verkehrsstörung. Diese Verkehrsstörungs-Anzeige hat die möglichst genaue Bestimmung des Verkehrshindernisses zu enthalten, und zwar in Bezug auf den Ort und den Umfang, inwieweit namentlich der Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr durch die Verkehrsstörungen berührt werden, die approximative Dauer der Unterbrechung, sowie ob und unter welchen Umständen der Verkehr über eine Umgehungslinie der gestörten Bahn (Hilfsroute) geleitet werden soll. Die Stationen erhalten gleichzeitig die Weisung, was mit den bereits aufgenommenen, aber noch nicht expedirten, mit den bereits rollenden Gütern und den fremden Wagen zu geschehen habe.

In dieser gemeinschaftlichen Vereinbarung (Anhang zum österreichisch-ungarischen Uebereinkommen) ist auch fixirt, wie die Zwischenstationen und Grenz- (Anschluss-) Stationen bei Verkehrsstörungen vorzugehen haben. Die Vorschriften bestimmen den Vorgang bei Sistirung der Aufnahme zur Beförderung, die Expedition über eine Hilfsroute, das Zurückhalten und Ausladen der Güter, die Nachweisung der aufgehaltenen Güter, die Verständigung der Versender, den Vorgang bei lebenden Thieren und bei Gütern, welche dem schnellen Verderben ausgesetzt sind. Bei Verkehrsstörungen werden von den betheiligten Eisenbahnen mit Berücksichtigung der localen Verhältnisse für die Dauer der Betriebsstörung besondere tarifarische Abänderungen publicirt. Dieselben beziehen sich zunächst auf die Fixirung der Hilfsrouten und die Bemessung der Frachtzuschläge für diejenige intacte Transportlinie, welche mit Rücksicht auf die nothwendige Umgehung der Unfallsstrecke eine höhere Tarifgebühr zu beanspruchen hat.



Bei dem grossen Umfange des Transportgeschäftes ist es begreiflich, dass auch die Massregeln vorgedacht sein müssen, um der Aufgabe von Gütern unter falscher Declaration wirksam zu begegnen. Das Betriebs-Reglement bestimmt hierüber in § 50 Folgendes: »Der Versender bürgt für die Richtigkeit des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen. Die Eisenbahn-Expedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen zu prüfen und verificiren zu lassen. Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder Inhaltes kann die Eisenbahn, ausser der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht, vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte eine Conventionalstrafe nach Massgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Versender oder Empfänger erheben.«

Die Conventionalstrafen werden in den für die betreffenden Transporte in Wirksamkeit stehenden Tarifen publicirt. Die Handelsministerial-Verordnung vom 1. Juli 1880, Z. 17.454, bestimmt rücksichtlich explodirbarer Güter: »Wer unter falscher oder ungenauer Declaration explodirbare Güter zur Beförderung aufgibt oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln ausser Acht lässt oder nicht zum Transporte auf Eisenbahnen behördlich zugelassene derlei Artikel wissentlich zur Aufgabe bringt, hat neben den durch das Strafgesetzbuch oder durch specielle Verordnung festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schade nicht eingetreten ist, für jedes Kilogramm Bruttogewicht solcher Versandtstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Conventionalstrafe von 6 Gulden zu erlegen und haftet ausserdem für allen etwa entstandenen Schaden. Die Conventionalstrafe kann von dem Versender oder Empfänger des Gutes eingezogen werden.«

Die Art und Weise, wie die Güterexpedition in Oesterreich-Ungarn erfolgt, ist in der Organisation des gesammten Güterdienstes auf den östereichisch-ungarischen Eisenbahnen begründet und den allgemeinen Verhältnissen ange-

passt, wie solche fast bei allen europäischen Bahnen seit ihrem Bestande sich eingebürgert haben.

Fast auf sämmtlichen continentalen Eisenbahnen besorgen die gesellschaftlichen Bediensteten alle jene Obliegenheiten, welche mit der Uebernahme und Expedition von Gütern verknüpft sind.

Die Befugnisse der Stationen bei der Expedition von den zur Aufgabe gelangenden Gütern richten sich nach den jeweiligen localen Verhältnissen, den baulichen Anlagen und dem Umfange des Verkehres, welchen die Stationen zu bewältigen haben. Im Allgemeinen werden zwei Unterscheidungen gemacht hinsichtlich der Befugnisse, welche den Expeditionsstellen im Eisenbahnverkehre eingeräumt sind, u. z. werden diese in Stationen und Haltestellen geschieden. Erstere haben zumeist unbeschränkte Personen-, Gepäcks- und Güteraufnahme, letztere, deren bauliche Anlagen wesentlich von jenen der Stationen abweichen, haben entweder nur Personen- und Gepäcksverkehr oder nur Personenverkehr, oder aber beschränkten Güter- oder Personen-, Gepäcks- und Eilgutsverkehr. Bei den Haltestellen der österreichisch-ungarischen Bahnen wird von Fall zu Fall der Modus bestimmt, welchen die betreffenden Eisenbahngesellschaften rücksichtlich des Verrechnungsdienstes für die verschiedenen Transportgattungen festzustellen für nothwendig halten. Ebenso werden zum Güterverkehre nur gewisse Transportgattungen zugelassen, und hiebei vorwiegend die Bedürfnisse der in der Nähe solcher Haltestellen liegenden Etablissements berücksichtigt.

Ueber die Beförderung von Eilgütern und Frachten auf österr.-ungar. Secundärbahnen enthält der Abschnitt B (Pkt. 186—190) der Verkehrsvorschriften die wesentlichsten Abänderungen der allgemeinen, für den Transport auf Hauptbahnen geltenden Bestimmungen. In diesen Vorschriften ist normirt, dass die Eisenbahnen zur Aufnahme, beziehungsweise Ablieferung von Eil- und Frachtgütern in Haltestellen auf offener Bahn nicht verpflichtet sind. Werden jedoch bei solchen Haltestellen oder anderen Punkten auf offener Bahn Eil- und Frachtgüter regelmässig aufgenommen oder ausgefolgt, so ist die Anzeige an das Handelsministerium zu erstatten. In einem



solchen Falle können die Lieferfristen für Eil- und Frachtgüter nach Massgabe der Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde verlängert werden. Die Enthebung von der Verpflichtung zur Beförderung explodirbarer Güter erfolgt durch das Handelsministerium. Es bleibt dem Handelsministerium verbehalten, für den Uebergangsverkehr auf Anschlussbahnen Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen zuzugestehen. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Betriebs-Reglements.

Bei den österr.-ungar. Eisenbahnen besteht die ziemlich gleichförmige Einrichtung, dass der Magazinsdienst in kleineren Stationen vom Stationschef, eventuell vom Gütercassier besorgt wird. Nach der Art der Expedition werden Frachtencassiere und Eilgütercassiere bestellt. In grösseren Stationen obliegt die Beaufsichtigung des gesammten Güterdienstes einem Magazinsvorstande und wird der Frachten-Aufgabs-, beziehungsweise Abgabsdienst, sowie der Eilgut-Auf-, beziehungsweise Abgabsdienst von je einem Cassier, welchem Hilfspersonale (Calculanten, Recepissanten, Kartanten etc.) zugetheilt sind, besorgt. Beim Magazinsdienste sind noch Magazinsbeamte, Magazineure, Verladeaufseher, Magazinsarbeiter etc. in Verwendung.

Bei deutschen Eisenbahnen besteht eine ähnliche Organisation; die Functionäre werden Vorstände der Magazinsverwaltungen, Güterverwalter, Güterdirigenten etc. genannt und werden alle Obliegenheiten bei dem Magazinsdienste gleichfalls von gesellschaftlichen Organen versehen. — Wesentlich anders liegen die Verhältnisse in Amerika. Dort ruht der Güterdienst nicht in den Händen der Eisenbahngesellschaften, sondern in jenen der Transportgesellschaften, und ist somit den amerikanischen Eisenbahngesellschaften jener Theil der manipulativen Abfertigung, welcher im vorliegenden Abschnitte besprochen wurde, vollständig entrückt. Die Eisenbahnen besorgen fast ausschliesslich die Traction, während die Spedition den Transportgesellschaften obliegt.

Im Allgemeinen besorgen diese Transportgesellschaften, wie schon bemerkt wurde, selbstständige, neben den Eisenbahnanstalten bestehende Unternehmungen, auf Grundlage specieller, mit den Eisenbahnen abgeschlossener Verträge die Expedition der Frachtgüter in der Regel auch vermittelst der

diesen Transportgesellschaften gehörigen Wagen, gegen bestimmte vertragsmässig vereinbarte Taxen. Die Manipulation in den Stationen (Auf- und Abladung) wird gleichfalls gegen fixe Gebühren von den Bediensteten dieser Transportgesellschaften durchgeführt. Die Transportgesellschaften errichten auch in den einzelnen Stationen Magazinsräume. Die wichtigsten Personen im Rahmen dieser Organisation sind die Agenten, die speciell für die Verladung und Expedition zu sorgen haben und deren Entlohnung zumeist in Gestalt von Provisionen seitens der Centralstelle der betreffenden Gesellschaft erfolgt. Von den Bediensteten, welche die Bahnen selbst besolden, sind rücksichtlich des Transportdienstes insbesonders zu nennen: die Directoren (General manager), die Vorstände des commerciellen Dienstes, die General-Frachtagenten und die General-Fahrkartenagenten, welchen Unteragenten unterstehen. In analoger Weise wie für Frachtgüter die Transportgesellschaften, bestehen für Eilgüter die Expressgesellschaften zur Vermittelung des gesammten Eilgutdienstes, der Zu- und Abstreifung und der Packetzustellung bis in die Wohnung des Adressaten.

Wenn auch im Gegensatze zu den amerikanischen Bahnen auf den continentalen Eisenbahnen das Princip festgehalten wird, dass sämmtliche Functionen, wie schon erwähnt, durch gesellschaftliche Bedienstete besorgt werden, so sind doch bei den verschiedenen Bahnen die manipulativen Einrichtungen bei der Aufnahme und Expedition, insbesonders hinsichtlich der Detailbestimmungen, verschiedenartig und den localen Verhältnissen möglichst angepasst, soweit dies nach den in den einzelnen Ländern geltenden Bestimmungen überhaupt gestattet ist. —

Auch der den Bediensteten eingeräumte Wirkungskreis ist verschiedenartig normirt, da die organischen Bestimmungen, welche allen den Transportdienst besorgenden gesellschaftlichen Bediensteten als Wegweiser dienen, von jeder Verwaltung selbstständig aufgestellt werden.

---

b) Der Verrechnungsdienst.

In der Abwickelung des Gütertransportes repräsentirt der Verrechnungsdienst, nach der vollzogenen Uebernahme der Güter, das zweite Stadium der manipulativen Durchführungen.

Der Verrechnungsdienst beim Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Güterverkehr ist nur ein Theil des gesammten Verrechnungsapparates einer Eisenbahnverwaltung.

Im vorliegenden Capitel soll hauptsächlich vom Verrechnungsdienste rücksichtlich des Gütertransportes, d. i. für Eil- und Frachtgüter, gesprochen und in gedrängter Kürze das Ineinandergreifen der einzelnen Theile des Verrechnungsapparates beim Güterverkehre angedeutet werden. — Bei der Verrechnung von Eil- und Frachtgütern sind zunächst zu berücksichtigen: die Tarife, die Verrechnungssysteme, beziehungsweise die Obliegenheiten der Stationen, sowie jene der Control-Bureaux und der Abrechnungsstellen für den Ausgleich der aus den directen Verkehren für die einzelnen Verwaltungen resultirenden Einnahmsbeträge.

Der Tarif, welcher die Basis für den Verrechnungsdienst bildet und bei dessen Erstellung die concessionsmässigen Grundtaxen, die für die Tarife bestehenden Specialgesetze, und zwar in Oesterreich die allgemeinen Bestimmungen über das Concessions-System vom Jahre 1837 und 1838, die Eisenbahn-Betriebsordnung vom Jahre 1851, das Eisenbahn-Concessionsgesetz vom Jahre 1854, das Eisenbahn-Betriebs-Reglement vom Jahre 1874 etc. zu berücksichtigen sind, wird in vorliegender Schrift nach der eingangs betonten Tendenz nur im Zusammenhange zum gesammten Transportdienste kurz besprochen werden, da dieses Gebiet überdies in der »Bibliothek des Eisenbahnwesens« in einem speciellen Bande behandelt wird.*)

Im Concessionsgesetze vom Jahre 1854 ist über Tarife Folgendes bestimmt:

»Die festgesetzten, von drei zu drei Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachen-

*) Siehe: Bibliothek des Eisenbahnwesens, Bd. II: »Das Tarifwesen der Eisenbahnen.« Von J. F. Schreiber. Hartleben, 1884.



transport, und für die Nebengebühren sind dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Bei der Festsetzung des Tarifes wird auf sämmtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen etc. angemessene Rücksicht genommen.

Der Preistarif ist öffentlich kundzumachen, und es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn fünfzehn Percent der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.«

Auf diesen Bestimmungen basirt vorwiegend das Tarifwesen der Eisenbahnen. Die speciellen Tarifbestimmungen sind in den einzelnen Constitutiv-Urkunden enthalten, sowie in den diesbezüglichen Bestimmungen, welche über das Tarifwesen von den Aufsichtsbehörden publicirt werden.

Jeder Tarif enthält ein Verzeichniss der in der Fracht ermässigten oder besonders zu behandelnden Artikel mit Angabe ihrer Tarifirung und eine Waaren-Classification, weiters die allgemeinen und besonderen Bestimmungen, sowie die Zuschläge zu den Frachtgebühren etc. Alle Abänderungen der Tarife werden in Nachträgen verlautbart.

Die in den directen Verkehren giltigen Tarife sind nach den allgemein adoptirten Grundbedingungen für die Tariferstellung, nach gesetzlichen Vorschriften und im Einvernehmen mit den Aufsichtsbehörden erfolgten Specialabmachungen der einzelnen Verwaltungen unter einander, die Tarife für ausländische Anschlussbahnen nach den für den betreffenden Verband gemeinschaftlich festgesetzten Bestimmungen und auf Basis der in den betreffenden Verbandsverkehren geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen normirt.

Ueber die Gütertarife, beziehungsweise Verbandstarife, über Agiozuschläge und Tarifermässigungen, über Tarifirung einzelner Artikel und über sonstige Publicirungen und Genehmigungen, sind zahlreiche Erlässe und Verordnungen der Aufsichtsbehörde zu beachten. Die vielfachen Gesichtspunkte, welche bei der Feststellung von Tarifen zu berücksichtigen

sind, bedingen naturgemäss eine ununterbrochene Umgestaltung aller mit dem Tarifwesen in Zusammenhang stehenden Verfügungen der Aufsichtsbehörden und Eisenbahnverwaltungen.

Für die Berechnung der Transportgebühren gelten die Localtarife, die Tarife für directe Verkehre (Anschlussverkehre) und die Ausnahmstarife. Bei den directen Verkehren wird eine Unterscheidung zwischen inländischem und ausländischem Anschlussverkehre gemacht (Verbandstarife). Ausserdem bildet ein selbstständiges, für sich abgeschlossenes Gebiet der Militärtarif.

Der Localtarif gilt ausschliesslich für den internen Verkehr einer Verwaltung. Er wird von jeder einzelnen Verwaltung nach vorhergegangener Genehmigung der Aufsichtsbehörden publicirt, sowie überhaupt die Tariferstellung stets von den Verfügungen der Eisenbahnbehörden abhängig ist.

Für die Berechnung der Frachtgebühren im inländischen Anschlussverkehre sind in Oesterreich-Ungarn für sämmtliche Eisenbahnen die Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen (Theil I), giltig zu den Gebührentarifen der einzelnen Eisenbahnen massgebend. Als Norm gilt, dass sämmtliche Gebühren in österreichischer Währung ausgedrückt sind. Die Transport-Gebührenberechnung geschieht nach Kilometern. Als Grundlage des Gewichtes dient das Kilogramm und können Gewichtsangaben bis zu 0·5 kg detaillirt werden. Wenn die Länge der gesammten Transportstrecke einer Bahn weniger als 8 km beträgt, wird die Gebühr für diese Bahn für 8 km eingehoben.

Auf den ungarischen Strecken wird an Transportsteuer für Eilgüter gegenwärtig ein 7percentiger und für Frachtgüter ein 3percentiger Zuschlag erhoben, welcher in den Gebührenberechnungs-Tabellen der einzelnen Verwaltungen (Theil II) enthalten ist. — Bei jenen Gebühren, welche in Silber einzuheben sind, wird der Agiozuschlag von dem um die Transportsteuer erhöhten Betrage eingehoben. Für die Gebührenbemessung sind die Stationstarife, resp. die sonstigen Gebührenberechnungs-Tabellen der einzelnen Bahnen massgebend.

Bezüglich der Gebührenberechnung werden die Eilgüter in gewöhnliche, ermässigte und besonders ermässigte einge-

theilt. Die Eintheilung der Frachtgüter ist folgende: In Güter der Classe I (Normalclasse), Classe II, in ermässigte Wagenladungs-Classen (A—C), in Güter, welche für Specialtarife gelten, und in sperrige Güter (welche per Kubikmeter weniger als 150 kg wiegen) und explodirbare Gegenstände.

Die im inländischen Verkehre zur Einhebung gelangenden Bahngebühren sind im Allgemeinen: die Transport-, Expeditions- (Stempel- und Aufnahmsscheingebühren) und »Versicherungsgebühren (Assecuranzgebühren), Frachtzuschläge für Werth-Declarationen und Lieferzeit-Interessen-Declarationen, Waaggebühren, Spesenprovision, Auf- und Ablegegebühr, Strafgebühr, Auf- und Abladegebühr, Zählgebühren (für Holz), Angeld für zur Viehverladung bestellte Wagen, Fahrgebühren für die Thierbegleiter, Wagenmiethe für die Verzögerung des Ein- und Ausladens, Standgelder für Thiere, Desinfectionsgebühren bei Transporten von Thieren und thierischen Rohproducten, Tränkungsgebühren (für Thiere in Etagewagen), Gebühren für das Bespritzen des Borstenviehes, Decktüchermiethe, Hebekrahn-Gebühren etc.

Die mit Ausnahme der Transportgebühr zur Einhebung gelangenden Beträge bilden die Nebengebühren. Das Capitel der Nebengebühren wurde in der Eisenbahn-Enquête (1883) speciell unter Hinweis auf die bei den einzelnen Bahnen zur Einhebung gelangende Manipulationsgebühr (welche sich allmälig aus der Assecuranz- und Abladegebühr entwickelte) eingehend besprochen und beantragt, dass für solche Leistungen, welche mit dem Eisenbahn-Transporte allgemein verbunden sind, keine separaten Gebühren eingehoben werden sollen.

Der allgemeine Tarif für Eilgüter umfasst die Gebühr zum vollen Eilgutsatze und zu ermässigtem Satze, weiters die Gebühren für Equipagen und sonstiges Fahrzeug, Pferde oder Fohlen, Maulthiere, Hunde und sonstige lebende Thiere und Leichen als Eilgüter; weiters die Gebühren für gewöhnliche Güter, für separate Güterzüge, für Leichen bei Beförderung mit Güterzügen, für Equipagen und sonstiges Fahrzeug bei Beförderung mit Güterzügen nach Serien eingetheilt, für Pferde, Fohlen oder Maulthiere bei Beförderung mit Güterzügen, für Geflügel und sonstige Thiere, weiters die Ausnahmstarife,

in welchen specielle Nebengebühren zur Verrechnung gelangen.

In den veröffentlichten Tarifsätzen werden von jenen Bahnanstalten, welche, wie schon erwähnt, concessionsmässig hiezu berechtigt sind, die Frachtgebühren und Fahrpreise in inländischer Silbermünze einzuheben, Agiozuschläge berechnet. (Gegenwärtig wird für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seite der österreichischen Bahnen ein Agiozuschlag nicht eingehoben. Eine Ausnahme hievon macht im Civilpersonen-, Gepäck- und Eilgutverkehr die k. k. priv. Südbahngesellschaft, welche einen 15percentigen Agiozuschlag zur Einhebung bringt.)

Die Verbandstarife haben ausschliesslich für eine bestimmte Verkehrsrelation Giltigkeit und wird die Vereinigung mehrerer Eisenbahngesellschaften zu einer Verkehrsgruppe unter gemeinsamer Feststellung eines für diese Gruppe giltigen Tarifes, sowie besonderer Transportbestimmungen, »Verband« genannt. Zweck solcher Verbände ist, den Schutz gleichartiger Interessen anzustreben und innerhalb des Geltungsgebietes eines Verbandstarifes für bestimmte Transportgüter und Routen, Erleichterungen in der Transportdurchführung, und zwar directe Tarifsätze, directe Kartirung, Verrechnung, somit auch eine Abkürzung der Transportdauer durch Vermeidung von Umkartirungen, zu schaffen. — Für die Bildung eines Verbandes sind sowohl Concurrenzrücksichten, als auch allgemeine Handelsinteressen entscheidend.

Bei der Verrechnung werden zwei Formen der Expedition unterschieden, Aufgabe mit Frankirung und angewiesenen Gebühren. Für verderbliche Gegenstände oder solche Gegenstände, welche den Werth des Gutes nicht decken, für Lebensmittel etc. besteht der Francaturzwang. Das Vereinsübereinkommen, beziehungsweise die Local- und Verbandstarife enthalten Verzeichnisse über jene Güter, für welche der Francaturzwang besteht.

Nach den Bestimmungen des § 52 des Betriebs-Reglements wird die Fracht, solange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachtentarife publicirt sind, nach den aus den publicirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände zusammengestellten Beträgen berechnet. Ausser den in den

Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und der Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahn, Transit-, Ein- und Ausgangsabgaben, Kosten für nothwendig werdende Reparaturkosten an Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen äusseren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen, sind zu ersetzen. Die Fracht wird bei denjenigen Gütern, welche ohne Gewichtsermittelung übernommen werden, nach Massgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Bahnen enthaltenen Bestimmungen nach der Tragkraft der Wagen oder dem Rauminhalte oder Raummasse berechnet.

Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtsatzes bilden eine Abfertigungsposition zur Berechnung des Frachtgeldes. Die zu erhebende Fracht wird mit ganzen Kreuzern abgerundet, so dass Bruchkreuzer für volle Kreuzer gerechnet werden. Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen können nachgenommen werden. Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf die Höhe von 150 fl. unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahme zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expedirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden. Nachnahmen und Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden nur in der Landeswährung zugelassen. Für »Nachnahmen (Spesen) im Vorhinein« in Beträgen über 2 fl., sowie für die dem Gute nachgenommenen Baarauslagen wird eine Provision von 2% des nachgenommenen Betrages berechnet. Für Nachnahmen, welche nach ihrer Einzahlung seitens des Adressaten an den Aufgeber erfolgt werden sollen (Spesen nach Eingang) und für Spesen im Vorhinein in Beträgen bis 2 fl. wird in der Regel eine Provision von einem halben Percent des Nachnahmsbetrages erhoben.

Die von den Anschlussbahnen überwiesenen Vorfrachten, Zölle, Nachnahmen etc. sind provisionsfrei.

Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfange Berechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt. Im Verbandsverkehre mit ausländischen Eisenbahnverwaltungen sind die

in den einzelnen Verkehren für Nachnahmen in Kraft bestehenden Vorschriften massgebend.

Bei der Verrechnung von Gütern werden folgende Unterscheidungen gemacht: Abfertigung im Localverkehr, im inländischen Anschluss-, beziehungsweise im inländischen Verbandsverkehr und im directen Auslandsverkehr. Erstgenannter Verkehr betrifft sämmtliche Dienstverrichtungen (Verrechnung etc.) für die Linien einer Eisenbahngesellschaft. Der inländische Anschluss-, beziehungsweise Verbandsverkehr, betrifft nur Stationen österr.-ungar. Eisenbahnen, und erfolgt die Berechnung der Fracht nicht für jede Eisenbahn getrennt, sondern auf Grundlage von cummulativen Tarifsätzen für die Gesammt-Transportstrecke. Der directe Auslandsverkehr betrifft die directe Abfertigung von österr.-ungar. Stationen nach Stationen des In- und Auslandes oder umgekehrt.

Im Localverkehre, das ist innerhalb der Linien einer Verwaltung, gelten die internen Vorschriften und Verrechnungs-Systeme der einzelnen Gesellschaften,*) während bei dem inländischen Gemeinschaftsverkehre und dem ausländischen Verbandsverkehre die Bestimmungen für die Verrechnung und Abrechnung der Gebühren aus den directen Verkehren massgebend sind.

Die Ausscheidung der Antheile für jede einzelne, an dem betreffenden Verbandsverkehre betheiligte Gesellschaft erfolgt auf Grundlage von Antheilstabellen.

Die Führung der Stationscassen erfolgt im Allgemeinen stets getrennt nach den Materien der Transporte. Die Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachten-Cassen haben gesonderte Rechnungslegung. In grösseren Stationen sind die Personen-Cassen je nach Bedarf nach In- und Auslands- und Localverkehr getrennt, ebenso die Gepäcks-Cassen. Die Eilgut- und Frachten-Cassen werden, wie schon erwähnt, für die Aufgabs- und Abgabsmanipulation getrennt geführt. In jenen Stationen, in welchen zollämtliche Verrechnungen nothwendig sind, bildet

*) Siehe: »Der vereinfachte Eisenbahndienst.« Studien und Vorschläge behufs Vereinfachung und Verbesserung des Personen- und Güter-Transportdienstes, von M. A. Reitler. Wien 1878.



der Zoll-Cassendienst gleichfalls eine gesonderte Verrechnungsform. Für die Verrechnung beim Güterversandt im inländischen Gemeinschaftsverkehre werden zwei Hauptgruppen unterschieden, die Verrechnung für die Civil- und für die Militärgüter.

Bei ersteren erfolgt die directe Abfertigung von Fracht- und Eilgütern nur in bestimmten Relationen, für welche entweder Verbandstarife erstellt sind oder rücksichtlich welcher zwischen den betreffenden Bahnen die directe Kartirung speciell vereinbart wurde. Unter Kartirung wird die Begleitung einer Sendung mit einer Eilgut- oder Frachtkarte verstanden, deren Rubriken mit den Rechnungs-Documenten der Stationen correspondiren. Die Fracht- oder Eilgutkarte ist eines der ältesten Documente, welche im Eisenbahn-Verrechnungswesen angewendet wird. Dieses Document begleitet das Gut bis zur Bestimmungsstation und wird von der Abgangsstation in Rechnung gestellt.

Für alle Sendungen, welche auf Grund von Verbandstarifen direct kartirt werden, erfolgt die Gebührenberechnung cumulativ, das ist in der Weise, dass die Antheile der einzelnen Bahnen nicht getrennt, sondern vereint ausgewiesen werden.

Von den Control-Bureaux der einzelnen Verwaltungen werden für alle jene Verkehrs-Relationen, in welchen die Abfertigung von Gütersendungen in sogenannten künstlichen Verbandsverkehren, d. h. unter Zusammenziehung der Local-Tarifsätze der betheiligten Bahnen zu einem Cumulativsatze stattfinden, dem Centralabrechnungs-Bureau Antheilstabellen, welche den Gesammtheits-Tarifsatz als auch die Antheilssätze aller einzelnen Bahnen für alle Güterclassen enthalten, zugemittelt.

In allen Fällen, wo eine directe Kartirung von Civilgütern bis zur frachtbrieflichen Bestimmungsstation nicht möglich ist, wird im Allgemeinen bis zu einer auf der Beförderungsroute gelegenen entfernteren Station, im Localverkehre nach der nächsten Grenzstation kartirt. Zur Abfertigung der Sendungen werden Karten-Formulare für Eil- und Frachtgüter im Verbandsverkehre verwendet. Für jede Sendung muss eine besondere Karte ausgefertigt werden, wobei das Pausverfahren angewendet wird.



Im Localverkehre einzelner Bahnen sind selbstständige Verrechnungsformen eingeführt, welche von den erwähnten Einrichtungen abweichen.

Die Verrechnung von Gütern erfolgt im Allgemeinen bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen in der Weise, dass nach Uebernahme der Sendung und Prüfung derselben auf ihre Beschaffenheit und nach Abstempelung des Frachtbriefes (Abschluss des Frachtvertrages) der von der Partei übergebene Frachtbrief, über welchen auf Verlangen der Partei ein Recepisse ausgestellt wurde, zur Berechnung der Gebühren (Calculation), beziehungsweise Inrechnungstellung, dem Eilgut- oder Frachten-Expedit überwiesen wird. Das nach den bestehenden internen Vorschriften im Localverkehre oder nach den in den in- oder ausländischen Gemeinschaftsverkehren in Kraft bestehenden Normen verrechnete Gut wird dem Zugsbegleiter behufs weiterer Uebergabe in den Grenz- oder Theilungsstationen übergeben und das im Wagen verladene Gut von diesen Verrechnungs-Documenten, nebst Verladeschein, Zoll-Documenten, Viehpässen, Certificaten etc. bis zur Bestimmungsstation begleitet.

Ueber den Verrechnungsdienst, sowie über die Uebergabe der Frachtkarten oder des Begleitscheines, beziehungsweise der Frachtbriefschleifen, wo solche eingeführt sind, bestehen für die Organe der Eisenbahn-Gesellschaften zahlreiche Detailvorschriften, welche sich auf die Durchführung verschiedener Formalitäten beziehen und die Sicherstellung der vollzogenen Verrechnung, Uebergabe, sowie die seinerzeitige, durch Recherchen nothwendig werdende Möglichkeit des Nachweises der vollzogenen Uebergabe und Weitersendung bezwecken. Im Allgemeinen beziehen sich diese Vorschriften auf die Evidenzhaltung der Tarife, auf die Führung der Rechnungen, Evidenzhaltung der dem Gute angelasteten Nachnahmen, auf die Eintragung und Berechnung des Lagerzinses bei der Aufgabe, auf die Führung des Stationsregisters über Frankirung der Transportgebühren, auf die Vormerke über Francatur- und Vorhineinspesen, und nach Eingang auszuzahlenden Nachnahmen etc. Diese Rechnungs-Documente, zu welchen überdies noch die Monatsausweise über abgesendete

Güter, die Recapitulation zu denselben, die Hauptrechnungen (Belastungsausweise etc.), die Aufgabs-Lagerzinsausweise, Nummernvermerke über die im Verkehre mit anderen Bahnen verwendeten Karten, Nachweisungen über eingehobene Aufnahmsschein-Stempelgebühren, über streng verrechenbare Drucksorten, über Francatur-Depositen etc. zu zählen sind, werden monatsweise an die Control-Bureaux gesendet. Zu den Eingaben, welche von den Auf- und Abgabsstationen an die Control-Bureaux der eigenen Verwaltungen zu senden sind, gehören im Allgemeinen noch nebst den eingelangten und verrechneten Karten, sowie den an die Karten gehefteten Beilagen, die Consignationen über ausgelöste Frachtbriefe, eventuell auch Consignationen der Theilbezugsscheine, Monatsausweise über angekommene Güter, Recapitulation zu denselben, Eilgut- und Frachtabgabs-Lagerzinsausweise.

Für die Verrechnung beim Güterempfange im Gemeinschaftsverkehre gilt zunächst der Grundsatz, dass alle in den Empfangsstationen eingelangten Eilgut- und Frachtkarten, nachdem sie nebst den von ihnen abzutrennenden, in Aufbewahrung zu nehmenden Copien geprüft und richtiggestellt wurden, in der Versandtstation in die Monatsrechnung einzutragen sind.

Jede Zukartirung, selbe mag gerechtfertigt sein oder nicht, muss unverzüglich in Rechnung genommen werden. Ist eine solche Zukartirung ungerechtfertigt oder mangelt die Cassadeckung für sie, z. B. wenn ein in der Karte citirtes Document derselben nicht beiliegt, so hat die Station unverweilt an die Direction zu berichten und um Cassadeckung zu ersuchen, da die Rückkartirung solcher Beträge nur über Ermächtigung der Direction erfolgen darf. Für Eil- und Frachtgüter, sowie für Civil- und Militärgüter werden besondere Rechnungen geführt und ist für jede Versandtstation und Route separate Rechnung zu legen. Der Abschluss dieser Rechnungen erfolgt spätestens am 12. des nächsten Monates und wird über die Ergebnisse der Monatsrechnungen für jede Versandtbahn und Route, ferner für Eil- und Frachtgüter, dann für Civil- und Militärgüter getrennt je ein Empfangs-Summarium aufgestellt. Die Endergebnisse der Summarien werden in Empfangs-Recapitulationen eingestellt.

Ueber die Verrechnung der Nebengebühren (Desinfectionsgebühren, Tränkegebühren, Gebühren für das Bespritzen des Borstenviehes, für die Verrechnung der Conventionalstrafen und die Gebühren für die Eisenbahn-Miethwagen etc.) sind specielle Vorschriften zu beachten, welche auf den tarifarischen und reglementarischen Normen basiren.

Für die richtige Berechnung der Transportgebühren, sowie der Nebengebühren ist die Empfangsstation verantwortlich, beziehungsweise ersatzpflichtig.

Die Versandt-Expedition haftet dagegen für die richtige Berechnung der speciell bei der Aufgabe erwachsenen und ganz der Aufgabsbahn gehörenden Nebengebühren (Lager-, Wagen-, Wagenverzögerungs-, Ablade-, Auflade-, Aufnahmsschein-, Stempel-, Mauth- und Zählgebühren, Nachnahmeprovision etc.) und ist somit bezüglich der zu geringen Bemessung dieser Gebühren, dieselben mögen frankirt oder überwiesen sein, der betreffende Beamte der Versandt-Expedition eventuell ersatzpflichtig

Die den Stationen zukommenden Mängel über irrige Rechnungslegung müssen von den Stationen erläutert werden und bilden die Ziffernansätze dieser Mängel einen integrirenden Bestandtheil der Gesammtbelastung der betreffenden Stations-Casse.

Ueber die Verrechnungsvorschriften rücksichtlich der allenfalls zur Disposition der Versender in Unterwegsstationen angehaltenen Güter und über die Gebührencreditirung in den Grenzstationen bestehen ausführliche Detailvorschriften.

Den Control-Bureaux der einzelnen Eisenbahngesellschaften obliegt es, die Stationen rücksichtlich der Rechnungslegung zu beaufsichtigen, die Uebermittelung der Stationsrechnungen im Verbandsverkehre an das Centralabrechnungs-Bureau, sowie die Zusammenstellung der Ergebnisse der Stationsrechnungen zu veranlassen und die Mängelserläuterungen der Stationen zu prüfen. Die Obliegenheiten der Control-Bureaux, welche sich sowohl auf die Personen- und Gepäckstransporte, als auch auf Civil- und Militärsendungen (Eil- und Frachtgüter) erstrecken, sind sehr umfangreiche und erfordern eine Revision aller Posten im Detail, sowie zahlreiche

Specialarbeiten rücksichtlich des Ueberwachungsdienstes der Stationsgebarung.

Nebst den aufgezählten Obliegenheiten fällt in das Ressort der Control-Bureaux auch die Evidenzhaltung der Regiesendungen (unentgeltliche Transporte für gesellschaftliche Zwecke, Sendungen der Materialmagazine, der Maschinen-, Betriebs- und Bauabtheilungen), der Verkehr mit den Abrechnungsstellen im Inlande (Centralabrechnungs-Bureaux in Wien und Budapest), mit den Abrechnungsstellen in ausländischen Verbandsverkehren, bei welchen im Allgemeinen mit der geschäftsführenden Verwaltung des betreffenden Verbandes Fühlung erhalten wird, eventuell der Contact mit der Vereins-Abrechnungsstelle (vormals General-Saldirungsstelle) in Berlin. Ueber die Durchführung der ressortmässig von der »Abrechnungsstelle« in Berlin zu besorgenden Geschäfte besteht ein zwischen sämmtlichen Vereinsbahnen abgeschlossenes Uebereinkommen (vom 1. April 1883) sammt Nachträgen.

Bei einigen Verwaltungen ist den Control-Bureaux ressortmässig auch die Prüfung und Durchführung der Portorückvergütungen und der Zollcassendienst zugewiesen. Nach den Ergebnissen der Schlusszusammenstellungen, welche von den Control-Bureaux auszuweisen sind, werden von den Buchhaltungen der Eisenbahnverwaltungen an der Hand von statistischen Ausweisen über den Gesammtverkehr (die Bureaux für Statistik bilden zumeist eine für sich abgeschlossene, selbstständige Abtheilung im Verwaltungs-Organismus) jene Ziffernansätze ermittelt, welche in der Gesammtrechnungslegung der Eisenbahnverwaltungen die Einnahmsbeträge aus dem Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr repräsentiren und in den Verwaltungsberichten in detaillirter und übersichtlicher Gruppirung ausgewiesen werden. Diese statistischen Zusammenstellungen bilden die Basis für die Vergleichung der Ergebnisse aus dem Eisenbahnverkehre und jene Quellen, aus welchen die officiellen statistischen Werke Material schöpfen. — Dazu gehören die im Art. X des Zoll- und Handelsbündnisses vom Jahre 1878 begründete gemeinsame Eisenbahnstatistik für Oesterreich-Ungarn (zusammengestellt vom statistischen Departement des k. k. Handelsministeriums und vom k. ungar.

statistischen Landes-Bureau), in Deutschland die vom deutschen Reichs-Eisenbahnamte herausgegebene Statistik, sowie die alljährlich vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlichten »Statistischen Nachrichten.« —

Dem seit dem Jahre 1872 in Wien bestehenden Centralabrechnungs-Bureau für die österreichisch-ungarischen Bahnen obliegen hauptsächlich folgende auf den Verrechnungsdienst bezügliche Arbeiten: Die Prüfung der Stationsrechnungen des directen Transportverkehres, die Behandlung der hierbei erhobenen Mängel, die Repartition der cumulativ verrechneten Transportgebühren auf die betheiligten Bahnen, die Ermittelung der gegenseitigen Schulden und Forderungen der Bahnen aus dem Transportverkehre, die Aufstellung der Generalabrechnung, die Behandlung aller auf den bereits abgewickelten Rechnungsprocess früherer Perioden bezughabenden Reclamationen der Bahnen und die Austragung der bezüglichen Abrechnungsdifferenzen.

Der Wirkungskreis des Centralabrechnungs-Bureau in Wien hat durch die am 18. Juni 1883 erfolgte Constituirung einer ähnlichen Centralstelle in Budapest, welche seit April 1884 activirt ist, eine wesentliche Einschränkung der demselben übertragenen Arbeiten erfahren. Das erstgenannte Bureau bildet schon durch den demselben zugewiesenen Geschäftsumfang einen wichtigen Factor im Verwaltungsdienste der Bahnen. Mit Ende 1883 betrug der Stand des Bureau in Wien 249 Bedienstete, welche von den einzelnen Eisenbahngesellschaften theils delegirt wurden, theils zum Stande dieses Bureau gehörten, und dürfte es, um den Umfang der Arbeiten zu kennzeichnen, genügen, hervorzuheben, dass in dem Verwaltungsjahre 1883 827.669 Rechnungs-Positionen, 591.010 Gepäcks-Scheine, 6,083.863 Eilgut- und Frachtgutkarten und 1,711.376 Rechnungen geprüft wurden. Mit der nach dem Muster des Wiener Centralabrechnungs-Bureau in Budapest eingerichteten Centralstelle ist eine vollständige Zweitheilung des bisher mit Erfolg einheitlich geleiteten Verrechnungs-Organismus erfolgt.

Die Centralabrechnungs-Bureaux der österreichisch-ungarischen Bahnen sind nach dem Vorbilde des Clearing-House in London, eine der ältesten Institutionen des englischen Eisen-

bahnwesens, entstanden, und besteht gegenwärtig die Absicht, ein Centralabrechnungs-Bureau nach dem Muster des Clearing-House auch in Amerika ins Leben zu rufen. Diese Abrechnungsstelle für den Ausgleich von Transporteinnahmen aus dem gegenseitigen Verkehre der amerikanischen Bahnen ist mit dem Sitze in New-York projectirt.

Das Centralabrechnungs-Bureau in Wien übernimmt die von den Stationen, beziehungsweise die in den Control-Bureaux der Verwaltungen einlaufenden Rechnungs-Documente für die Verbandsverkehre, welche von dem erstgenannten Bureau abgerechnet werden, besorgt deren Revision nach den Bestimmungen für die Verrechnung und Abrechnung der Gebühren aus den directen Verkehren der österreichisch-ungarischen Bahnen und liefert nach den Detailergebnissen und nach Bewältigung der umfangreichen Hilfsarbeiten, welche zur Klarstellung der Gebarung nothwendig sind, die Generalabrechnung. Als Norm für das Centralabrechnungs-Bureau gilt, dass für jede der betheiligten Bahnen allmonatlich eine Abrechnung in Contocorrentform aufzustellen ist, und sind monatlich die aus den Transportrechnungen resultirenden gegenseitigen Forderungen der Bahnen, die geleisteten und vertheilten a conto-Zahlungen, die diversen Vergütungen auf Grund der ausgefertigten Avisobriefe, die den Grenzstationen creditirten Gebühren, die durch die Central-Liquidationsstelle für die gegenseitige Wagenbenützung der österreichisch-ungarischen Bahnen festgestellten gegenseitigen Forderungen an Wagenmiethe, die Saldi aus der Rückrechnung früher provisorisch abgerechneter Verkehre, die Ausgleichung aus behandelten Fehl-Expeditionen und Fehl-Instradirungen, die von dem speciellen Abrechnungs-Bureau aufgegebenen Saldi als Specialrechnungen, die aus den Reexpeditionsverkehren resultirenden gegenseitigen Forderungen und die aufgerechneten Zinsen auszuweisen.

Die quartalsweise Rechnungslegung des Centralabrechnungs-Bureau oder die Generalabrechnung betrifft die Ermittelung und Aufstellung der Saldi aus der Unkostenrechnung des Centralabrechnungs-Bureau, aus den Wagen-Reparaturskosten-Rechnungen etc. Für die Zinsenberechnung bei den gegensei-

tigen Forderungen der Bahnen, für die Bekanntgabe der Abrechnungs-Resultate, die Veranlassung der Geldausgleichung, den Saldiausgleich in Goldmünzen und die gegenseitige Ueberweisung von Zahlungen an dritte Personen bestehen ausführliche Detailvorschriften, ebenso für die Behandlung der Gebühren-Reclamationen und der Mängelserläuterungen, für die gegenseitige Auflassung von Calculationsmängeln, für die Correspondenz des Centralabrechnungs-Bureau, sowie für aussergewöhnliche Arbeiten desselben.

Alle rücksichtlich der österreichisch-ungarischen Verrechnungsformen nothwendigen Einigungen werden in den Controlchefs-Conferenzen berathen, dagegen obliegen alle principiellen Angelegenheiten, sowie organisatorischen Arbeiten, hinsichtlich des Centralabrechnungs-Bureau dem »Ueberwachungs-Ausschuss«, in welchen die am Centralabrechnungs-Bureau betheiligten Bahnen Delegirte entsenden.

Die Vereins-Abrechnungsstelle in Berlin hat eine ähnliche Organisation wie das Clearing-House in London und die Centralabrechnungs-Bureaux in Wien und Budapest, und werden von den einzelnen Bahnverwaltungen im internen deutschen Verkehre, sowie im externen mit Oesterreich-Ungarn die Ausgleichungen über die resultirenden Portoeinnahmen in sämmtlichen Verkehren, sowie die Zurechnungen (Belastung und Gutschrift) aller aus dem Transportverkehre resultirenden Beträge für die liquidirten, auf die einzelnen Bahnen entfallenden Beträge aus dem Titel Reclamationsersatz für Beschädigungen, Abgänge, Verluste etc. durchgeführt. Im österreichisch-ungarischen Verkehre besteht die Einrichtung, dass Beträge, welche aus diesem letztgenannten Titel für die Rechnung einer oder mehrerer Verwaltungen gezahlt werden, durch Avisobrief dem Centralabrechnungs-Bureau notificirt werden, welches die Evidenzhaltung und die Ausgleichung durchzuführen hat.

Die Revision der Stations-Cassen erfolgt bei jeder einzelnen Verwaltung durch Organe der Centralverwaltungen oder der exponirten Ueberwachungsstellen (Verkehrs-Chef, Betriebs-Inspectorate etc.), und sind mit den Scontrirungen der Stations-Cassen, insbesondere bei den Güter-Cassen, auch Revisionen der Magazinsräumlichkeiten, verbunden, wobei

gleichzeitig die Vergleichung der aufgelieferten Waaren mit den dazu gehörigen Frachtbriefen, die Feststellung der in den Magazinsräumen vorgefundenen Ueberschüsse und Abgänge, die Prüfung der auf den Verrechnungs- und Güterdienst bezüglichen Documente und Rechnungsbelege erfolgt.

Unter den zur Verwendung gelangenden Rechnungs-Formularien für den Eilgut- und Frachtenverkehr sind zu erwähnen die Rechnungen über abgesendete Eil- oder Frachtgüter, Summarien der Rechnungen über abgesendete Civilgüter, Recapitulationen der Summarien hierüber, Rechnungen über angekommene Güter, Summarien der Rechnungen über angekommene Güter, Recapitulation der Summarien, Berichtigungsnoten, Ausweise über die in den Grenzstationen der Nachbarbahn unter Creditirung der Vorfrachten und Nachnahmen übergebenen Güter, die Uebersichten der in den Grenzstationen zur Weiterkartirung übergebener Sendungen verrechneten und creditirten Vorfrachten und Nachnahmen, Ausweise über Fehl-Expeditionen und Fehl-Instradirungen und Zusammenstellungen der resultirenden Saldi, Verzeichnisse der constatirten Parteiguthaben und Uebergebühren, Zusammenstellungen der Versandt-Summarien einer Bahn im Verkehre mit einer andern Bahn, Uebersichten der für eine Bahn als Aufgabsbahn resultirenden Schulden an Bahngebühren (Aufgabs- und Versandtbahn), Zusammenstellungen der Ergebnisse der Recapitulationen, Nachweisungen der Gebührenantheile aus dem Anschlussverkehre, Gebühren-Repartitionen zwischen den Güterversandt-Rechnungen des Verbandsverkehres, Nachweisungen der für einzelne Bahnen resultirenden Schulden und Forderungen, sowie Avisobriefe, welche von den Bahnen dem Centralabrechnungs-Bureau und von dem Centralabrechnungs-Bureau den Bahnverwaltungen zugerechnet werden.

Im Gemeinschaftsverkehre werden noch folgende Ausweise geführt: Ausweise über aussergewöhnliche Forderungen zur Generalabrechnung, Recapitulationen der Ausweise über aussergewöhnliche Forderungen, Recapitulationen der Uebersichten der in den Grenzstationen creditirten Gebühren, weiters eine Reihe von Detailausweisen über Zinsenberechnung und Zahlungen an dritte Personen, über reexpedirte Sendungen für Lagerhäuser, statistische Nachweisungen und Kostenrechnungen etc.

Dies sind in Kürze die Grundzüge des Eisenbahn-Verrechnungsdienstes beim Transporte von Gütern. Sie liefern nur ein allgemeines Bild der diesfalls in Oesterreich-Ungarn bestehenden Einrichtungen und zeigen, wie umfangreich dieses Gebiet ist, wie viel Detailarbeiten der kurz skizzirte Verrechnungsapparat für die den Eisenbahnanstalten zur Spedition übergebenen Güter erfordert.

c) Der Verladedienst.

Alle Dienstesverrichtungen, welche sich auf die Beladung der beim Gütertransporte zur Verwendung kommenden Lastwagen, sowie auf sämmtliche Hilfsmittel der Verladung, weiters auf die Manipulation während der Verladung in den Magazinsräumlichkeiten und Stationsplätzen beziehen, repräsentiren den Verladedienst beim Gütertransporte.

Die Beurtheilung, ob die Einlagerung in gedeckten oder ungedeckten Räumlichkeiten stattzufinden habe, ob in der Nähe von Gütern, welche eine ganz besondere Sorgfalt und Aufsicht erfordern, andere Güter gelagert werden dürfen, sowie alle ins Auge zu fassenden Vorsichtsmassregeln bedingen eine genaue Berücksichtigung der natürlichen Beschaffenheit der eingelagerten und zur Verladung bestimmten Güter. Oft genügt der Geruch einer Säure, die Berührung mit einem empfindlich wirkenden Farbstoffe und andere Zufälligkeiten, um die Entwerthung einer Sendung herbeizuführen. Wohl sind bei den einzelnen Bahnen für das Magazinspersonale bestimmte Vorschriften publicirt, deren Zweck es ist, jene Fälle aufzuzählen, welche beim Verladedienst vorkommen können und dem Magazinspersonale als Wegweiser dienen für eine rationelle Behandlung der zu verladenden und zu entladenden Güter. Bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen sind diese Normen in den internen Dienstinstructionen enthalten. Für eine beschränkte Anzahl von Gütern, insbesondere für

feuergefährliche, selbstentzündliche und explodirbare Sendungen gibt das österreichisch-ungarische Uebereinkommen specielle Anleitungen für sämmtliche am österreichisch-ungarischen Uebereinkommen betheiligte Bahnen.

In den einzelnen Verbandsverkehren sind diesbezüglich, jedoch gleichfalls nur für eine beschränkte Anzahl von Gütern, entsprechende Vorschriften publicirt, deren Anwendung innerhalb des betreffenden Verbandsgebietes erfolgt.

Eine einheitliche und erschöpfende Feststellung solcher Bestimmungen für den gesammten Verladedienst fehlt gegenwärtig. Theilweise ist dies wohl erklärlich, da füglich für jeden einzelnen Transportgegenstand ausführliche Vorschriften schwer zu geben sind. Der Mangel einer derartigen Instruction führt naturgemäss dahin, dass die mit der Verladung, Umladung und Einlagerung beschäftigten Bediensteten in jedem Verwaltungsgebiete der einzelnen Eisenbahngesellschaften nach anderen Grundsätzen vorgehen und somit ein grosser Theil des Verladedienstes zumeist auf den Erfahrungen Einzelner, auf der Routine basirt. Wenn letztere auch zumeist als eine gute Lehrmeisterin zu betrachten ist, insbesondere beim Verladedienste, so ist doch nicht zu leugnen, dass mit der möglichst einheitlichen Feststellung von Verladevorschriften der Uebertritt von Gütern von einem Bahngebiete auf das andere, und von einem Staatengebiete auf das andere sehr erleichtert wird und mit solchen Vorschriften das Ziel erreicht werden dürfte, welches in Oesterreich-Ungarn und auch im Vereinsgebiete seit Jahren im Auge gehalten wird. Mit der Einführung gemeinschaftlicher Vorschriften über die Verladung von Brettern, Bohlen und ähnlichem Schnittholz etc. sind jene allgemeinen und speciellen Bestimmungen geschaffen worden, welche im Laufe der Zeit, sowie dies allseitig angestrebt wird, auch für eine Reihe anderer Güter ausgearbeitet werden dürften.

Wie schon erwähnt, liegt ein grosser Theil jener Obliegenheiten, welche den Verladedienst umfassen, in den Händen der Magazinsbeamten und des übrigen Magazinspersonales, für welche genaue Kenntnisse der Waarenkunde, sowie gründliche Studien über Verkehrsgeographie behufs prompter Güterbeförderung unerlässlich sind.



Der Verladedienst bedingt, dass die verschiedenartigen Relationen, Instradirungsvorschriften, ähnlich lautende Stationsnamen*), tarifarische Einrichtungen, deren stete Veränderungen auf den Verladedienst wesentlichen Einfluss nehmen, als auch die örtliche Lage der Magazinsräumlichkeiten in den einzelnen Stationen berücksichtigt und die vorhandenen Hilfsmittel für die Verladung vollständig ausgenützt werden, damit einerseits das Gut ungefährdet an dem Bestimmungsorte anlange, andererseits Güterverschleppungen und alle übrigen, mit dem Magazinsdienste verknüpften und oft nicht zu vermeidenden Unregelmässigkeiten auf das geringste Mass reducirt werden.

Für die Einlagerung der Güter in den Aufgabsstationen, sowie für die Ausladung in den Bestimmungsstationen dienen die Magazinsräumlichkeiten (Magazine, Güterschuppen) und offene Verladeplätze (Rampen etc.). Die rationelle bauliche Anlage derselben beeinflusst die gesammte Gütermanipulation, und werden bei den Magazinsräumen und Lagerplätzen in der Regel nicht blos die localen, sondern auch die in einem Staatengebiete eingebürgerten allgemeinen Verhältnisse berücksichtigt. Zwischen den Magazinsräumlichkeiten in England und Oesterreich sind beispielsweise eigenartige Unterschiede bemerkenswerth, welche zum grossen Theile auf die Verwendung verschiedenartiger Verladevorrichtungen und Betriebsmittel zurückzuführen sind. Die umfassende Benützung von Krahnvorrichtungen auf englischen Eisenbahnen bedingt es, dass die dortigen Bahnhofsmagazine im Innern zumeist von Geleiseanlagen durchzogen sind, während in Oesterreich-Ungarn die zur Verlademanipulation bestimmten Geleise nur ausserhalb der Magazinsräumlichkeiten befindlich sind. Im Allgemeinen schliessen in Oesterreich-Ungarn die Laderampen stets an die Magazinsräumlichkeiten an und werden für den gesammten Verkehr stabile Bauten, für die Massengüter nach dem jeweiligen Bedarf Holzschuppen gebaut. Dort, wo stabile Magazine nicht ausreichen, werden auch Flugdächer zum Schutze der Güter errichtet. Güter, welche schon mit Rücksicht auf die Natur des Transportgegenstandes im Freien und auf Rampen

*) Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlicht periodisch ein Verzeichniss solcher Stationsnamen.



lagern, werden durch Deckmittel vor Beschädigungen geschützt. Für feuergefährliche Güter, Petroleum etc. bestehen in grösseren Stationen und dort, wo es die localen Verhältnisse bedingen, besondere Kellerräumlichkeiten. Für jene Sendungen, welche in grösserer Wagenanzahl zur Auf- oder Abgabe gelangen, sind in den Stationen häufig Magazine an Private vermiethet. Zollgüter werden in den ausschliesslich hiefür bestimmten Räumlichkeiten untergebracht (Zollmagazine, Packhöfe). Alle derartigen Anlagen, Veränderungen, Umgestaltungen unterliegen in Oesterreich-Ungarn der Genehmigung der betreffenden Aufsichtsbehörden.

Die grossen Fortschritte der Technik sind auf die Einrichtung der Bahnhofsmagazine nicht ohne Einfluss geblieben. Namentlich in jüngster Zeit ist durch die Beleuchtung der Bahnhofs- und Magazinsanlagen mit elektrischem Lichte, sowie durch die telephonische Verbindung der Magazine mit den Stations-Bureaux eine wesentliche Beschleunigung der Expedition erzielt worden. Die Beleuchtung der Manipulationsräume mit elektrischem Lichte ist schon durch die erhöhte Sicherheit gegen Feuersgefahr und für die Förderung der Nachtarbeit empfehlenswerth und von eminenter praktischer Bedeutung für den Verladedienst.

Durch die im Rayon der Eisenbahnstationen befindlichen Lagerhäuser (Entrepôts) erfolgt die Trennung des gesammten Verkehrs der Stationen von jenem für einzelne Massengüter. Insbesonders gilt dies für Getreide. Die in der Natur der einzelnen Transporte liegende Möglichkeit, andere Güter entweder durch Verunreinigen, Verstauben oder durch den Geruch zu beschädigen, bedingt, soweit es thunlich ist, und dies gilt insbesondere für grössere Stationen, bei den einzelnen Gütergattungen eine möglichst getrennte Manipulation anzustreben.

Beim Gütertransporte werden dementsprechend rücksichtlich der Verladung zwei Hauptgruppen unterschieden, Stückgüter und Wagenladungsgüter. Zu den ersteren zählen alle einzelnen zur Aufgabe gelangenden Colli (Ballen, Kisten, Fässer etc.) oder kleinere Transporte, zu den letzteren Wagenladungen (Massengüter), beziehungsweise jene Transporte,

welche nur in grösseren Quantitäten zur Aufgabe gelangen (Kohle, Steine, Erze, Getreide, Mehl etc.). Hinsichtlich der Beschaffenheit werden die Güter noch in voluminöse (sperrige) Güter geschieden und auch tarifarisch gesondert classificirt. Die früher erwähnte getrennte Manipulation bei den einzelnen Gütergattungen erleichtert wesentlich die manipulative Durchführung beim Verladedienste und sind hierbei dieselben Grundsätze zu berücksichtigen, welche die Trennung des Rangirdienstes nach den einzelnen Materien der Transporte empfehlenswerth erscheinen lassen. Thatsächlich ist im Laufe der jüngsten Zeit bei den neueren Bahnhofanlagen hierauf besondere Rücksicht genommen worden und haben die gemachten Erfahrungen die Vortheile dieses Verfahrens ergeben.

Ein Artikel, bei welchem die Trennung von dem übrigen Güterverkehre vorwiegend erfolgt und welcher alle Hilfsmittel der Technik in Anspruch nimmt, ist Kohle. — Für die Verladung und Entladung der Kohle werden die verschiedenartigsten Anlagen gemacht. Im Allgemeinen sind auf den österreichisch-ungarischen Bahnen am gebräuchlichsten die sogenannten »Rutschen«, verschlagartige Magazine, in welche die Kohle von den auf dem höher liegenden Perron befindlichen Kohlenwagen abgeladen wird. Die Kohlenrutschen sind zumeist von den einzelnen Eisenbahngesellschaften an die mit dem Kohlenverschleisse betheiligten Geschäftsleute vermiethet. Auf deutschen Bahnen, z. B. auf den Stationen für den Verkehr mit den Nordseehäfen, sind ähnliche Anlagen zu finden und dienen als Verlade- und Ablade-Vorrichtungen Rinnen, Trichter und Krahne. Zumeist erfolgt die Ausladung durch Handarbeit oder durch Kippen der Wagen. Die Einladung der Kohle in die Eisenbahnwagen erfolgt an den Förderungsorten der Kohle in verschiedener Weise. Zumeist sind es specielle, ober dem Planum des Bahnkörpers befindliche Geleisanlagen, von welchen die Kohle mittelst transportabler Karren, häufig auch durch Rinnen in die zum Transport bereit stehenden Wagen gebracht wird.

Die Bahnhofanlagen im Kohlenrevier Saarbrücken, insbesonders jene in den Stationen Neunkirchen, Friedrichsthal, Sulzbach und Saarbrücken, verdienen schon mit Rücksicht

auf den gewaltigen Kohlenverkehr, welcher in diesen Stationen abgewickelt wird, und im Hinblick auf die daselbst befindlichen Vorrichtungen zum Ent- und Beladen der Eisenbahnwagen ganz besondere Beachtung.

Welchen Umfang der Kohlenverkehr für die Verlade- und Entlademanipulation erfordert, zeigt die Anlage des Güterbahnhofes der Great-Northern-Railway in London. Es befinden sich daselbst 82 Kohlenmagazine und 15 hydraulische Krahne grösster Dimension. Nicht minder grossartig ist der Kohlenbahnhof der Philadelphia-Reading-Railway in Port Richmond angelegt. Die Entladegeleise befinden sich auf durch Mauern eingefasste Erdanschüttungen, welche in 21 Ladeplätzen ausmünden, mit Lagerräumen für 200.000 Tonnen Kohle.

Von anderen Massengütern erfordern Getreide und Mehl schon wegen der Wichtigkeit, welche diese Artikel für den allgemeinen Handelsverkehr haben, besondere Einrichtungen. Der Export von Getreide, welcher in Oesterreich-Ungarn, als einem Agriculturstaate ersten Ranges, von bedeutendem Einflusse auf die allgemeinen geschäftlichen Conjuncturen ist, bedingt zumeist besondere Lagerräume und sind insbesondere die Lagerhäuser als die Stapelplätze für die Transportabwickelung dieses Artikels zu betrachten. Die Verladung von Getreide erfolgt in zwei Formen, in Säcken verpackt oder alla rinfusa (ohne Emballage) in loser Schüttung. Letztere Verladungsform hat sich bisher noch nicht in der Weise eingebürgert, welche einer rationellen Ausnützung des Wagenparkes und auch einer zweckmässigen Verhütung von Schwendungen am besten entsprechen würde. Die Verladung alla rinfusa ist in Amerika ziemlich gebräuchlich und wird auf dem Continente zumeist bei der Umladung von den in den Eisenbahnwagen befindlichen Getreideladungen in Schiffe angewendet.

Mit dem Transporte von Getreide in loser Schüttung werden sowohl die Kosten für die Anschaffung und den Transport der Säcke erspart, als auch alle mit der Einsackung verbundenen Gefahren vermieden.

Diese mit Erfolg angewendete Verladungsform wird gegenwärtig auch von ungarischen Bahnen, und zwar beim Transporte von Gerste adoptirt. Für den Transport von Getreide



nach überseeischen Stationen empfiehlt sich diese Verladeart schon deshalb, weil bei der Umladung in Schiffe ebenfalls die lose Schüttung erfolgt. Die Einrichtung der gewöhnlichen gedeckten Lastwagen zum alla rinfusa-Transporte ist einfach und mit geringen Kosten verbunden. Die mit entsprechenden Abflussöffnungen versehenen Seitenwände können entfernt und die Waggons auch zu gewöhnlichen Beförderungszwecken verwendet werden.

Die Ein- und Entladevorrichtungen für Getreide auf englischen Bahnen, mit welchen die Vermittelung des unmittelbaren Ueberganges von Getreide von See- oder Flussschiffen oder Eisenbahnfahrzeugen bezweckt wird, sowie die gleichzeitige Verwiegung und Aufspeicherung kleinerer Getreidemassen, sind ebenso erwähnenswerth, wie die Getreide-Elevatoren mit grossem Fassungsraum auf den amerikanischen Bahnen. Bemerkenswerth sind noch für Getreideverladungen die Einrichtungen der Silosgesellschaft in Triest. Das auf den Eisenbahnen zu transportirende Getreide wird auf horizontalen Auslagerungsgurten weitergeschafft und das aus den Getreidekammern herausfliessende Getreide zu Röhren geleitet, an deren Ende das Getreide in Säcken aufgefangen wird.

Ebenso bemerkenswerth hinsichtlich der Verfrachtung ist Petroleum, welches ebenso wie Getreide in zwei Verladungsformen zum Versándt gebracht wird, entweder in den Originalfässern (Barrels) oder in Caissonwagen (Bassin- oder Cisternenwagen). Die ausgebreitete Petroleumindustrie in Amerika, Russland und Galizien hat zu ganz speciellen Einrichtungen hinsichtlich solcher Transporte geführt. Erwähnenswerth sind namentlich die Oelleitungen von den Oelfeldern zu den Raffinirwerken, welche theils in Ausführung begriffen, theils projectirt sind. Diese Leitungen verbinden das Bohrterrain mit den Raffinirwerken und münden in den Knotenpunkten der Eisenbahnstationen, von welchen aus der Transport bewerkstelligt wird, ein.

Ueber die Verladungsformen beim Eisenbahntransporte bestehen, wie schon erwähnt, nur für wenige Transportgüter einheitliche Normen. Das österreichisch-ungarische Uebereinkommen enthält Bestimmungen über die Verladung von feuergefährlichen und brennbaren Gütern, die Ministerial-Verordnung

vom 1. Juli 1880 inbesondere für die Beförderung explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen. Für die Beförderung von Brettern, Bohlen und ähnlichem Schnittholz, Langholz, Schienen, Langeisen, Eisenconstructionen, Dampfkessel, sowie von losem Heu, Stroh, Tabak, Baumrinde auf offenen Wagen sind im österreichisch-ungarischen Uebereinkommen ausführliche Detailvorschriften enthalten, welche mit Ausnahme einiger geringer Modificationen (die Gleichförmigkeit wird gegenwärtig angestrebt) auch für sämmtliche Vereinsbahnen in einem Anhange zum Wagenregulative publicirt sind. Der Transport von Langholz ist durch den räumlichen Umfang der Ladung und schon durch die aus Sicherheitsrücksichten nothwendige Beigabe von leeren mitlaufenden Wagen, sowie durch die Schwierigkeit der Zu- und Abfuhr des Holzes ebenso umständlich, wie mit grossen Kosten verbunden. Die Sicherheit des Betriebes erfordert die grösste Genauigkeit bei Befestigung dieses Artikels und sind in den erwähnten Vorschriften alle Fälle vorgesehen, welche eine rationelle Verladungsweise nothwendig machen. Die obligatorischen, im Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden Bestimmungen über die Verladung von Brettern, Bohlen und Langholz etc. basiren auf dem § 48 des Betriebs-Reglements, welcher vorschreibt, dass für Verladung von Transporten, die nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung besondere Schwierigkeiten verursachen, jedesmal zu vereinbarende besondere Bedingungen nothwendig sind. Ausserdem sind diesfalls noch die §§ 183 und 184 der technischen Vereinbarungen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen massgebend. Insolange das zu befördernde Holz vom Momente des Transportes aus den Waldungen bis zur Uebergabe an den Adressaten wiederholte Proceduren durchzumachen hat, wird dieses Material insbesonders für Bauzwecke unverhältnissmässig vertheuert. Es erscheint daher wünschenswerth, auf die gegenwärtige Verlade- und Ablademanipulation von Langholz ein grösseres Augenmerk zu richten, und wäre es namentlich angezeigt, in Stationen, welche vorzugsweise Langholztransporte zu bewältigen haben, entsprechende Hebevorrichtungen anzuwenden. Für den Transport grösserer Holzmengen direct aus den Waldungen sind namentlich Feldbahnen empfehlenswerth,

welche mit Benützung des Spalding'schen Eisenbahnsystems und der speciell zu diesem Zwecke construirten Kippwagen schon seit längerer Zeit in Deutschland erfolgreich angewendet werden.

Die Verladungsweise von feuergefährlichen, selbstentzündlichen und explodirbaren Gütern ist im österreichisch-ungarischen Verkehr gleichfalls an bestimmte Normen gebunden. In der Regel hat bei hinreichendem Quantum nur ein Artikel der obigen Gruppen eine Wagenladung zu bilden; ist jedoch das Quantum nicht ausreichend, so können ausnahmsweise auch mehrere Artikel einer Gruppe in einem Wagen zusammengeladen werden, insofern dies nach § 48 des Betriebs-Reglements zulässig ist.

Explodirbare Güter dürfen nicht mit anderen Gütern zusammengeladen werden. Concessionirte Sprengmittel dürfen mit anderen explodirbaren Gütern, ausser mit Schiess- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und Nitrocellulosen (nämlich: Schiessbaumwolle, Collodiumwolle und Pyropapier, sogenanntes Düpplerschanzen-Papier, soweit derlei Präparate zugelassen sind) nicht in einem und demselben Wagen verladen werden.

Einzelne Güter erfordern besondere Verladungvorschriften. So ist beispielsweise Schwefelkohlenstoff (Schwefel-Alkohol) nur auf offenen Wagen ohne Decktuch zu befördern. Auf offenen Wagen unter Deckenverschluss werden befördert: Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddywolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarnabfälle, Weber- und Harnischlitzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände, wenn sie gefettet oder im Frachtbriefe nicht ausdrücklich als ungefettet bezeichnet sind.

Ausserdem dürfen nur auf offenen Wagen befördert werden: Petroleum, rohes und gereinigtes, sowie Photogen, Solaröl und ähnliche aus Steinkohlen- oder Braunkohlentheer bereitete schwerflüchtige Oele; ferner Petroleumäther (Petroleum-Naphtha), Gasolin, Ligroin, Benzin, Camphin und ähnliche aus Petroleum und Theerarten bereitete leichtflüchtige und leichtentzündliche Producte, ebenso Terpentinöl und alle Gefässe, in denen vorstehende Artikel befördert worden sind.

Die Zulässigkeit dieser Transporte, sowie deren Verladungsweise ist von den Verordnungen der Aufsichtsbehörden abhängig und erscheinen genaue Normen hierüber als Nachträge des § 48 des Betriebs-Reglements, in Deutschland mit Verordnung des Reichseisenbahn-Amtes, in Oesterreich mit Verordnungen des Handels-Ministeriums, in Ungarn mit Verordnungen des Communications-Ministeriums.

Eine erschöpfende Darstellung aller möglichen Transportformen zu liefern, ist hier nicht möglich. Die Fortschritte der Technik haben bereits manche Hindernisse beseitigt und werden in der nächsten Zeit noch manche Schwierigkeiten beheben, welche sich gegenwärtig den verschiedenartigsten Transporten entgegenstellen.

Als Hilfsmittel für die Verladung werden verwendet: Hebel, Flaschenzüge, Schiebeleitern, einfache Winden, Dampfwinden, Wandaufzugsmaschinen und die verschiedenartigsten Krahnvorrichtungen (Mast-, Lauf-, Schiebe-, stabile Krahne und Gerüstkrahne).

Die beweglichen Krahnvorrichtungen werden auf besonderen Wagen als transportable Krahne (Fahrkrahne montirt. Die Einrichtung ist eine derartige, dass die zu hebende) Last in einem vollen oder in einem Theile eines Kreises gedreht werden kann, und ein Heben und Senken der Last leicht möglich ist. Die Bewegungen der Hebevorrichtungen werden beim Handkrahne durch menschliche Kraft, beim Dampfkrahne mit Hilfe von Dampfkraft und bei den hydraulischen Krahnen unter Benützung von Wasser als Betriebskraft erzeugt.

Die Grösse und Form dieser Verladevorrichtungen ist von der zu bewältigenden Transportmenge, sowie von localen Verhältnissen abhängig. — Für die Verwendung von Krahnvorrichtungen für Parteizwecke sind bei vielen Eisenbahnen Benützungsgebühren fixirt.

Bei einzelnen Bahnen werden Krahne verwendet, bei welchen die Kraft der Locomotive benützt wird.

Die Prüfung, ob die Ladung eines Wagens in der Höhe und Breite nicht die Grenze der zulässigen Masse überschreitet, wird durch das vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vorgeschriebene, im § 84 der technischen Vereinbarungen angeord-

nete Maximal-Ladeprofil festgestellt und muss jeder beladene Wagen (dies gilt insbesondere für offene hochbeladene Wagen) unter das Ladeprofil geschoben werden. Dieses Lademass ist beweglich und hängt an einem Gerüste über dem Geleise. — Für den Verkehr auf einzelnen Bahnen sind modificirte Lademasse nach der örtlichen Anlage der Brücken, Tunnels etc. zulässig.

Der Verkehr von beladenen und leer retourgehenden Wagen ist an bestimmte Vorschriften gebunden.

Der Lauf und die Verwendung von Güterwagen können im Sinne des § 5 des Vereins-Wagenregulatives beschränkt werden, was von den betreffenden Verwaltungen publicirt wird. Derartige für bestimmte Kategorien von Wagen und temporär bestehende Laufbeschränkungen betreffen beispielsweise die Anordnung, dass solche Wagen weder über die Eigenthumsbahn hinaus rückbeladen, noch mit der ursprünglichen Ladung über die Bestimmungsstation weitergesendet, noch behufs der Beladung weitergesendet oder auf Seitenbahnen abgelenkt werden dürfen u. s. w. Ebenso kann von einzelnen Verwaltungen eine Herabsetzung der Be- und Entladefristen für Güterwagen erfolgen, was gleichfalls publicirt wird. — Bei der Verwendung von »fremden Wagen« ist in den Aufgabs- und Bestimmungsstationen von Gütern hierauf Rücksicht zu nehmen.

Für Sammelgüter (Stückgutverkehr) besteht ein Wagenturnus; die Züge sind genau bezeichnet, welche derartige Sammelgüter aufzunehmen haben, ebenso sind die Uebergangsstationen (eventuell Umladestationen) fixirt. Auf allen Bahnen sind für die Beförderung von Gütern diesfalls specielle Instructionen zu beachten, deren hauptsächlichster Zweck ist, folgende Grundsätze zu regeln: Die Gruppirung und Einrichtung besonderer Güterzüge für Stückgüter und Wagenladungsgüter (Stückgüter-Züge, Wagenladungs-Züge, directe Züge), die Art der Verladung von Stückgütern, das Einladen auf den Unterwegsstationen, die Ansammlung von Stückgütern auf den Stationen, der Bereithaltung dieser Güter nebst den Begleitdocumenten für die Stückgüterzüge, die Bezeichnung der Lastwagen, die Verladeweise solcher Wagen, deren Absendung, das Verfahren der Unterwegsstationen, die Beachtung der Instradirungsvorschriften und die Einsendung der vorgeschriebenen Rapporte.

Für die Beförderung von Gütern werden im Eisenbahnverkehre Oesterreich-Ungarns im Allgemeinen folgende Züge benützt: Eillastzüge, welche nur auf bestimmten Strecken verkehren, auf denselben den Gütertransport zwischen den einzelnen Stationen vermitteln und mit welchen directe Wagen, sowie mit Lieferzeit versicherte Güter befördert werden; Transitozüge, welche den Verkehr zwischen grösseren Stationen vermitteln, aber nur ganze Wagen übernehmen und abgeben, Transito-Gütereilzüge, Separat-Güterzüge (Kohlen-, Getreide-, Marktzüge etc.); Manipulationszüge, welche den Verkehr mit allen Stationen vermitteln und in jeder Station behufs Aus- und Zuladung anhalten (manipuliren); gemischte Züge, welche nebst der Personen- und Gepäcksbeförderung zumeist vollständig beladene Wagen und mit Lieferfrist aufgegebene Güter für einzelne Stationen mitführen. Eilgüter in ganzen Wagenladungen, Leichen und besondere Transporte, für welche eine höhere Gebühr zur Einhebung gelangt, werden ausnahmsweise auch mit Personenzügen befördert.

Die Zusammenstellung und die Expedition der beladenen Wagen in Zugsformationen erfolgt nach den Bestimmungen über den Verkehrsdienst, sowie nach dem für Güterzüge bei den einzelnen Gesellschaften festgestellten Fahrordnungen.

Jeder Verladung hat eine Untersuchung der zur Verladung bestimmten Wagen voranzugehen. Diese Untersuchung bezieht sich sowohl auf die äussere Beschaffenheit des Wagens, auf dessen guten Zustand, als auch auf die Eignung zur Verladung selbst und alle Momente, welche die Sicherheit des Betriebes betreffen. Es ist zu untersuchen, ob die Wagen beschmutzt sind, was namentlich für jene Betriebsmittel gilt, welche vor der Verladung mit anderen Gütern zum Thiertransporte verwendet wurden. Die Untersuchung erstreckt sich weiters darauf, ob das Eindringen von Nässe und Feuerfunken möglich ist und ob die Verschlussvorrichtungen intact sind. Es ist das Augenmerk darauf zu richten, in welchem Umfange die Belastung und Ausnützung des Wagens zu erfolgen hat, es ist ferner zu beachten, dass durch die Verladung keine Gefahr für die Güter entstehe, dass die Ausladung in den Zwischenstationen rasch erfolgen könne und dass so viel als möglich die für

eine Station bestimmten Sendungen in einem Wagen untergebracht werden. Es müssen die örtliche Lage der Stationen, die Abzweigungen auf den Seitenlinien, die localen Verhältnisse der Abgabsmagazine und Rampen ins Auge gefasst werden.

Eine der wichtigsten Bedingungen beim Verladedienst ist, die Natur des Transportes den zu verwendenden Fahrbetriebsmitteln anzupassen, ferner alle Hindernisse zu beseitigen, welche die ordnungsmässige Abwickelung des Transportes beeinträchtigen könnten, und alle Vorsichtsmassregeln zu berücksichtigen, um die Beschädigung von Parteigütern zu verhindern. Das specifische Gewicht der Sendungen mit Rücksicht auf die mitzuverladenden Güter ist hiebei ebenso zu beachten, wie die Art und Weise der Verladung, sowie das Volumen der zu verladenden Güter. Die auf den Emballagen befindlichen Bezeichnungen müssen beachtet werden, ebenso alle Vorsichtsmassregeln beim Zusammenladen von Gütern; es ist ferner zu beachten, welche Güter vor Witterungseinflüssen zu bewahren sind, somit welche Güter in offenen, welche in gedeckten Wagen verladen werden können oder müssen.

Für die Belastung der Fahrbetriebsmittel gilt in Deutschland und Oesterreich-Ungarn das Princip, die Belastung der Wagen bis zu einem Gewichte von 10 bis 12 Tonnen durchzuführen. Der Bau von Wagen bis zu 15 Tonnen Tragfähigkeit wird neuestens angestrebt, und soll damit eine wesentliche Herabminderung der Transportkosten erreicht werden.

Das Gewicht der in einem Wagen zur Verladung gelangenden Güter soll im gesammten österreichisch-ungarischen Verkehre in der Regel die Tragfähigkeitsziffer nicht übersteigen, welche auf den beiden Längsseiten eines jeden Wagens eingeschrieben ist. Nur in besonderen Ausnahmsfällen darf im Verkehre mit einzelnen Bahnen eine Mehrbelastung von 5% der Tragfähigkeit platzgreifen, welche nicht zu überschreiten ist. Für die Beladung und Belastung der Güterwagen sind bei sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen die Bestimmungen des Art. 8 der gemeinschaftlichen Instruction für den Verkehrsdienst zu beachten. (Rücksichtlich des Anschlussverkehrs mit Vereinsbahnen gelten die jeweilig

publicirten Bestimmungen des Wagenregulativs des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.)

Für die Ueberlastung bis zum zulässigen Procentsatz wird die Nachzahlung der zu viel erfolgten Ladung gefordert.

Bei Ueberlastungen über den zulässigen Procentsatz wird ausserdem eine Conventionalstrafe eingehoben und die Ueberlast in der die Ueberlast constatirenden Station abgeladen. Wünscht der Absender sich gegen diese Conventionalstrafe zu schützen, so muss er entweder in dem Frachtbriefe die Angabe des Gewichtes unterlassen oder mit einer von ihm gefertigten Notiz im Frachtbriefe die ämtliche Nachwage verlangen, wofür bei den einzelnen Verwaltungen eine verschiedenartig bemessene Gebühr zur Einhebung gelangt.

Eine Conventionalstrafe kann die Eisenbahn auch von Demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmässig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt.

Die Eisenbahn ist dagegen verpflichtet, den Besteller von Wagen durch Zahlung einer gleich hohen Conventionalstrafe zu entschädigen, sofern sie die zugesagten Wagen nicht rechtzeitig stellt. Die Höhe der Wagenstrafmiethen, welche bei grossen Güteranhäufungen vergrössert werden können, enthalten die Tarife und die diesbezüglichen Kundmachungen.

Die Benützung von gedeckten Wagen (Kastenwagen) für die Güterbeförderung ist wesentlich von den landesüblichen Einrichtungen abhängig. In Deutschland und Oesterreich-Ungarn besteht der grösste Theil des Fahrparkes für den Gütertransport aus gedeckten Wagen. Offene Wagen werden nur für gewisse Transporte verwendet, oder dann, wenn der Versender unter Inanspruchnahme von Tarifbegünstigungen sich ausdrücklich mit der Verladung in offenen und zum Schutze gegen die Witterungseinflüsse mit Deckmaterial ausgerüsteten Wagen einverstanden erklärt. In England sind vorwiegend offene Güterwagen in Verwendung. Die Ursache dieser Thatsache liegt hauptsächlich darin, dass dort die Gütermagazine mit ausreichenden Hebekrahnvorrichtungen aus-

gerüstet sind und eine volle Ausnützung, sowie die Erhaltung des Wagenparkes bei einer Waggongattung grössere Vortheile bietet.

Die gedeckten Wagen in England sind übrigens derart eingerichtet, dass durch die Oeffnung einer auf dem Wagendache befindlichen Thüre die Anwendung von Hebekrahn-Vorrichtungen in gleicher Weise wie bei den offenen Wagen ermöglicht ist. Dass für die vorwiegende Verwendung offener Wagen auch klimatische Verhältnisse nicht ohne Einfluss sind, dürfte kaum bestritten werden und wurde schon früher hervorgehoben.

Die in England und Amerika zum Transporte von Kohle, Stein, Erzen etc. benützten Güterwagen sind zumeist Eigenthum der Besitzer von Kohlen- und Erzgruben. Ein grosser Theil solcher Wagen wird direct von den Waggonfabriken und Leihanstalten gegen in Vorhinein fixirte Gebühren vermiethet eine Einrichtung, die für alle contrahirenden Theile praktische Consequenzen hat.

In Amerika ist das Vermiethen von Wagen, sowie die Beistellung eigener Wagen seitens der Versender in sehr hohem Masse ausgebildet. Die Betriebsmittel werden gegen Erlag einer bestimmten Taxe den Bahnanstalten beladen übergeben und haften die Eigenthümer unter gewissen Voraussetzungen auch für die aus der Ueberlastung etwa resultirenden Folgen. Die diesfälligen Uebereinkommen sind verschiedenartig. Häufig ist das Abkommen auch in der Weise getroffen, dass die Wagen nach einer bestimmten Zeit in das Eigenthum der Eisenbahngesellschaften übergehen. Wagenbauanstalten, welche derartige Wagen vermiethen, sind z. B. in England the Metropolitan railway carriage and waggon company, the Britannia carriage works in Birmingham, the railway waggon company in Yorkshire, in Amerika die mit grossen Mitteln arbeitenden Transportgesellschaften Red line, blue line, imperial line etc., insbesonders aber die bedeutende »Empire Transportation Company« in Philadelphia.

In Deutschland und Oesterreich ist diese beachtenswerthe Form der Wagenbeistellung nur in einzelnen Fällen zur Anwendung gekommen und sind solche Privatwagen (zumeist

Specialwagen, d. i. für eine bestimmte Transportgattung eingerichtete Betriebsmittel) nur für wenige Transportgattungen in Verkehr gesetzt worden.

Die Thatsache, dass in den letzten Jahren die Benützung von Privatwagen namentlich in England auffallend abgenommen hat, möge übrigens hier nicht unerwähnt bleiben.

Von den Specialwagen, welche in Oesterreich-Ungarn zur Verwendung gelangen, und von den Eisenbahngesellschaften beigestellt werden, sind die bemerkenswerthesten: Kohlen-, Coaks-, Borstenvieh-, Hornvieh- und Pferdewagen, und Langholzwagen, Fleisch-, Geflügel-, Milch-, Obst-, Kalk- und Erzwagen.

Die Specialwagen werden nach den verschiedenartigsten Systemen gebaut und bestehen diesfalls fast in jedem Staate und fast bei jeder Eisenbahn andere Einrichtungen.

In Oesterreich sind es zumeist grosse Brauereien, welche derartige, mit Kühlvorrichtungen ausgestattete Privatwagen den Eisenbahnanstalten vertragsmässig zum Transporte übergeben.

Die Specialwagen der Brauereien in München besitzen insbesonders vorzüglich eingerichtete Kühlvorrichtungen. — Die königliche Direction der bayerischen Verkehrsanstalten schliesst mit dem bayerischen Brauerbunde bezüglich dieser Transportwagen, die auf Kosten der Brauereien hergestellt werden und in deren Eigenthum verbleiben, specielle Verträge ab. — Specialwagen werden in Oesterreich überdies für Petroleum und Holzkohle verwendet.

Neuestens sind auch für den Transport von Fischen Specialwagen auf italienischen Bahnen in Verwendung, und zwar in der Weise, dass ein kupferner, mehrtheiliger Behälter die Länge eines gewöhnlichen Eisenbahnwagens einnimmt und das Bassin nach Art der gewöhnlichen Fischbehälter mit schrägliegenden, an dem Rande mit Kautschuk gepolsterten Klappen zugedeckt ist und ausserdem zur Vermeidung von Wasserschwankungen in jeder Abtheilung über die Wasseroberfläche ein Leinentuch gebreitet wird. Eiskästen an der Decke des Wagens, welche in ähnlicher Weise wie bei Bier- und Fleischwagen angebracht sind, haben den Zweck, eine gleichmässig kühle Temperatur zu erhalten.

Bei einigen Bahnen werden auch Buttertransportwagen mit zu diesem Zwecke construirten Ventilationseinrichtungen verwendet. Die Zwischenräume sind mit Strohmatten ausgefüllt, die Thüren mit Filzstreifen zur Erzielung eines sicheren Schlusses versehen. Der Fussboden ist geneigt und mit verzinktem Eisenbleche belegt. Für die Aufnahme der Milch- und Buttergefässe dienen Gestelle mit Lattenböden.

Der Bau von Specialwagen für einzelne Transportartikel ist für die Sicherheit der Transportabfertigung von weittragender Bedeutung. Es bedarf keiner weiteren Begründung, dass bei derartigen Wagen schon in der Construction eine Garantie dafür liegt, dass die jedem Transportgute anhaftenden eigenartigen Verhältnisse berücksichtigt und hiebei für alle beim Transporte möglichen Eventualitäten vorgesorgt ist.

Von der Zukunft ist zu hoffen, dass der Bau von Specialwagen, wie solche gegenwärtig für Kohle, Langholz, Thiertransporte etc. bestehen, noch mehr cultivirt werden dürfte. Sowohl die Verladung als auch die Manipulation werden hiedurch gefördert, insbesonders aber die Beschädigungen am Parteigute vermieden.

Der häufig erhobene Einwand, dass Specialwagen wegen der hiedurch naturgemäss entstehenden Beschränkung auf eine bestimmte Gattung von Transporten ein zu grosses Anlagecapital erfordern, das nicht vollständig ertragsfähig wird, ist nicht zu bestreiten. Ob aber die durch den Bau derartiger Wagen geschaffenen Grundbedingungen für die Sicherheit der Transporte und die Heranziehung grösserer Transporte für den Eisenbahnverkehr und die Existenzsicherung bestimmter Industriezweige nicht ungleich wichtiger ist, und mit der Zeit alle statistischen Schlüsse überholt, ist eine Folgerung, die besondere Beachtung verdient.

Bezüglich der Güterwagen als Specialwagen werden in bestimmten Verkehren zwischen den an solchen Transporten betheiligten Eisenbahnen besondere Vereinbarungen abgeschlossen.

Für die Bewältigung des normalen Verkehrs sind in der Regel die Fahrbetriebsmittel einer jeden einzelnen Gesellschaft ausreichend. Bei aussergewöhnlichem Verkehre und starkem

Exporte, welcher ein längeres Ausbleiben der Fahrbetriebsmittel bedingt und die Heranziehung einer grösseren Anzahl von Betriebsmitteln erfordert, erfolgt die gegenseitige Aushilfe mit Wagen von Seite derjenigen Eisenbahngesellschaften, welche einen Ueberschuss an Betriebsmitteln besitzen. Eventuell werden auch Wagenleihanstalten in Anspruch genommen und deren Betriebsmittel gegen vertragsmässige Leihgebühren übernommen.

Zur Evidenz des Standes an Fahrbetriebsmitteln und um die Disposition über dieselben nach Bedarf zu regeln, bestehen bei allen Betriebsabtheilungen der Bahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, Wagenevidenz-Bureaux (Wagencontrolen, Wagendirigirungs-Bureaux, Abtheilungen für den Wagenevidenzdienst etc.).

In Oesterreich-Ungarn ist allgemein die Einrichtung getroffen, dass zu einer bestimmten Stunde alle Stationen den momentanen Stand und Bedarf an Betriebsmitteln (Wagen und Laderequisiten) der Centralstelle telegraphisch bekannt geben (Wagendirigirungs-Abtheilung), worauf von letzterer die Dispositionen und Dirigirungen auf dem gleichen Wege angeordnet werden.

Der Wagenevidenzdienst, mit welchem zugleich der Abrechnungsdienst für Wagenmiethen, Straf- und Zeitmiethen, sowie der Verkehr mit den Reparaturwerkstätten rücksichtlich beschädigter Wagen und Lade-Utensilien verbunden wird, ist ein wichtiger Zweig des Betriebsdienstes, da von der rationellen Ausnützung der Fahrbetriebsmittel die ordnungsmässige Abwickelung des Transportdienstes wesentlich abhängt.

Im Vereinsverkehre bestehen besondere Bestimmungen hinsichtlich der Evidenz des Wagenstandes und veröffentlicht der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen periodisch ein Verzeichniss des Vereins-Güterwagenparkes, ein Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen und ein alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale.

Für den internationalen Wagenverkehr besteht zwischen fast allen Eisenbahnverwaltungen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns und der Schweiz, sowie mehreren belgischen, französischen, luxemburgischen, holländischen und rumänischen Eisen-

bahnen ein internationaler Verband zum Zwecke des gegenseitigen Austausches der Wagen. Die Modalitäten für die Benützung des Betriebsmaterials zwischen allen an dem Verbande theilnehmenden Verwaltungen sind in einem gemeinschaftlich vereinbarten Reglement, giltig vom 1. October 1882 an, specificirt. Dieses Reglement enthält namentlich die Vorschriften und Bedingungen für die Benützung der Wagen von fremden Bahnen, für die Uebernahme der Fahrbetriebsmittel, sowie Details bezüglich den Uebergangsstationen, die Entladung und Wiederbeladung der auf der Rücktour befindlichen Wagen, sowie Ablenkung leer zurückgehender Wagen nach Seitenrouten und die zeitweilige Aufhebung des Benützungsrechtes fremder Wagen.

Auch die gegenseitige Aushilfe im Falle eines Wagenmangels ist im Reglement vorgesehen, desgleichen sind Modalitäten rücksichtlich jener Wagen festgesetzt, welche über die Grenzen dieses Verbandes hinausgehen. — Die Benützungsfristen (Lauf- und Ladefristen) sind ebenfalls normirt, ebenso die Vergütungen für die gegenseitige Wagenbenützung, welche zu Gunsten der Wageneigenthümerin in nachfolgender Weise berechnet werden: a) die Miethe für die reglementmässige Benützung, b) die Verzögerungsgebühr für die verspätete Rücklieferung. (Die Miethe für die reglementmässige Benützung ist zusammengesetzt aus der Lauf- und Zeitmiethe, die Verzögerungsgebühr wird nach Stunden und nach der Tragfähigkeit der Wagen berechnet.)

Dieses Reglement enthält noch ausführliche Bestimmungen über reglementswidrige Benützung fremder Wagen, über Naturalausgleich, sowie über die Controle und Abrechnung, Ausgleichung der Saldi und Behandlung der Ladungs-Utensilien. Alle aus der Anwendung oder Auslegung dieses Reglements entstehenden Streitfälle werden von einer periodisch zusammentretenden Commission entschieden. Diese schiedsrichterliche Commission fällt ihr Urtheil nach einem von allen am Verbande betheiligten Eisenbahnverwaltungen acceptirten Special-Reglement. Die Entscheidungen des Schiedsgerichtes unterliegen keiner Berufung und sind alle Verwaltungen gegenseitig verpflichtet, die Beschlüsse des Schiedsgerichtes anzuerkennen.

Bei der Verladung von einzelnen Gütergattungen werden Laderequisiten benützt, zu welchen Vorhängschlösser, Fleischböcke, Wageneinrichtungen für Obsttransporte, Radelketten, Equipagenriemen, Charnierstützen (tranportable Kippstöcke) steife Kuppelstangen (für Langholztransporte), Theerplachen (Wagendecken) gehören. Für Militärtransporte dienen Sitzbretter, Sitzböcke, Rückenlehnen, Sitzbänke, Schutzbretter und Wagenlaternen, und zwar für die aus gedeckten Lastwagen in Militärtransportwagen umgewandelte Betriebsmittel. Für Pferdetransporte sind als Laderequisiten Brustriegel mit und ohne Futterkrippen, Streichbäume, Viehtransport-Krippen, Holzbacken etc. zu betrachten. Bei Laderequisiten wird eine strenge Unterscheidung gemacht, ob dieselben die fixen Bestandtheile eines Wagens bilden, oder als lose Hilfsmittel für Verladungszwecke zu betrachten sind. Ebenso wird eine Unterscheidung in der Richtung gemacht, ob dieselben kartirt oder nicht kartirte Gegenstände sind. Die als fixe Wagenbestandtheile ohnehin zum Wagen gehörigen Lade-Utensilien (Kippstöcke etc.) oder solche, welche lose Bestandtheile bilden und auf den Tragbäumen der Lastwagen als dazugehörige Bestandtheile markirt sind (Decken etc.), werden in der Regel nicht kartirt. Die Kartirung erfolgt zumeist beim Rücktransport von der Adress- an die Eigenthumsbahn, dagegen werden alle losen und nicht zum Wagen gehörigen Lade-Utensilien fast ausnahmslos kartirt, beziehungsweise mit Begleitscheinen sammt der von dem Gute begleiteten Sendung der Bestimmungsstation zugerechnet. Die Rückstellung derartiger Utensilien erfolgt stets mit demselben Begleitschein, mit welchem die Utensilien der Bestimmungsstation zugerechnet wurden. Von der Durchführung dieser Formalitäten ist die Haftpflicht der Bahnen unter einander wesentlich beeinflusst und sind die Stationen verpflichtet, die Constatirung von Anständen bei derartigen Regiegütern in derselben Weise wie bei Parteigütern durchzuführen.

Die Behandlung der Laderequisiten ist im Regulative für die gegenseitige Wagenbenützung im Bereiche des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, giltig vom 1. Jänner 1881, sowie im österreichisch-ungarischen Uebereinkommen vorge-

sehen und sind insbesonders im Vereinsgebiete die Normalpreise für Ladungs-Utensilien und Bindemittel festgestellt, welche von den einzelnen Verwaltungen bei Ersatzleistungen zu vergüten sind. Für die Zustellung der Laderequisiten oder Wageneinrichtungs-Gegenstände werden dieselben Fristen angenommen, wie solche für die Rückstellung der Wagen festgesetzt sind. Für verspätete Rückstellungen wird ein Pönale eingehoben. Sowohl die Empfangs- als die Versandtstation haben für die Laderequisiten und Wageneinrichtungs-Gegenstände besondere Register zu führen und bei vorkommenden Differenzen das vorgeschriebene Reclamationsverfahren einzuleiten. Die Haftfrage der Eisenbahnen unter einander ist insbesondere im Vereinsgebiete in den §§ 19, 20 und 26 des Wagenregulativs fixirt.

Ein wichtiges Document für den Verladedienst ist der Verladeschein. Derselbe bildet das Inhaltsverzeichniss über sämmtliche in einem Wagen verladenen Güter, sowie der zu ihrem Schutze oder zu ihrer Befestigung verwendeten Gegenstände. Für jeden einzelnen ganz oder theilweise beladenen Wagen wird von der Ausgangsstation ein besonderer Verladeschein verfasst, welcher den Wagen bis an die Bestimmungsstation des verladenen Gutes oder bis zur Umladestation begleitet. Der Verladeschein ist im österreichisch-ungarischen Verkehre festgestellt und ebenso in einzelnen Verbandsverkehren obligatorisch. Dieses Document bildet nebst den dazugehörigen, darauf verzeichneten Plomben ein wesentliches Beweismittel für alle in dem Wagen durchgeführten Verladungsgeschäfte. Als Grundsatz gilt im österreichisch-ungarischen Verkehre, dass der Verladeschein während der Verladung und unmittelbar beim Wagen ausgefertigt werde. Alle unterwegs erfolgten Ein- und Ausladungen werden im Verladeschein von den Stationsbediensteten, sowie vom Zugbegleitungs-Personale ersichtlich gemacht.

Nach erfolgter Verladung wird der Wagen geschlossen, d. h. bei Kastenwagen werden die auf Laufschienen befindlichen Schubthüren von beiden Seiten zugeschoben, die Einfallshaken eingehängt und der Wagen mit einer Plombe versehen. Offene Wagen werden entweder gar nicht plombirt oder aber nur die zum Schutze der verladenen Güter verwendeten und verschnürten Deckmittel dem Plombirverfahren unterzogen. Der

Wagenverschluss, wie er heute bei den meisten Bahnen gehandhabt wird, ist ein keineswegs den Verhältnissen entsprechender, da durch denselben das unbefugte Oeffnen des Wagens nicht verhindert wird. Der Schwerpunkt wird zumeist darauf gelegt, für den internen Manipulationsdienst jene Sicherheitsmassregeln zu schaffen, welche die Controle über das jeweilige Oeffnen des Wagens erleichtern sollen. Eine solche Controlvorrichtung ist die Plombe. In Oesterreich-Ungarn ist allgemein das Plombenverfahren eingeführt. Die Plombe besteht aus einer Bleiform mit einer Controlziffer.

Beim Verschlusse des Wagens werden sowohl durch die Plombe als auch durch eine »Oese« unter dem Einfallshaken des Wagens, eventuell mit Draht durchflochtene Schnüre gezogen, und die mit Datum, Stationsnamen und Eigenthumsmerkmalen versehene Plombirzange derart zugedrückt, dass die Daten in weichem Blei eingepresst erscheinen. Wie schon erwähnt, bietet dieses Verfahren keineswegs eine Sicherheit gegen das Durchschneiden der Plombenschnüre und Oeffnen des Wagens. Nichtsdestoweniger hat die Plombe eine allgemeine Verbreitung erlangt, was allein schon durch die Thatsache erhärtet wird, dass Wagenschlösser, mögen dieselben noch so sinnreich construirt sein, den Manipulationszwecken bisher nicht vollkommen entsprochen haben. Schon der Umstand, dass der Wagen geöffnet werden kann, ohne dass nachträglich festzustellen ist, dass er geöffnet wurde, spricht für die Beibehaltung der Plombe. Immerhin finden die Wagenschlösser noch ziemlich häufig Anwendung. In Deutschland werden Wagen mit solchen Schlössern versehen, aber auch dort hat die Bleiplombe in jüngster Zeit sich eingebürgert. Die holländischen Bahnen benützen Lederstreifen statt der Schnüre. In der Schweiz sind Plomben und Schlösser in Anwendung, französische Bahnen verwenden Bleiplomben ohne Controlvorrichtung, in Amerika werden Verschlussvorrichtungen nach den verschiedenartigsten Systemen angewendet. Auch dort kennt man die Plombe, zumeist aber wird das amerikanische Vorhängschloss, häufig auch mit combinirtem Verschluss sammt Controlvorrichtung verwendet. Bemerkenswerth ist noch die Anwendung von Glasplättchen, unter welchen auf Papierstreifen die Manipulations-Controlziffer notirt ist. Bei Zertrümmerung eines solchen Glas-

plättchens fällt der Papierstreifen heraus und wird ebenso, wie dies in Oesterreich durch Aufbewahren der abgenommenen Plomben geschieht, durch derartige Streifen der nachträglich zu erbringende Nachweis für die in einer Station erfolgten Ausladung ermöglicht.

Die Nützlichkeit eines einheitlichen Wagenverschlusses, verbunden mit einer verlässlichen Controlvorrichtung, wurde wiederholt erörtert und wird der Mangel einer solchen bei der manipulativen Abfertigung von Gütern sehr empfunden.

DerVerein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, welcher auf dem Gebiete der Unificirung des Eisenbahnwesens schon vielfache nützliche Anregungen gegeben, beschäftigte sich gleichfalls mit der Plombenfrage. Die Bestrebungen des Vereines waren darauf gerichtet, für die Sicherheit der Transportgüter den unbedingt nothwendigen Verschluss zu schaffen und eine vollkommen entsprechende Controlvorrichtung behufs Ermittelung des jeweiligen Ausladeortes anzubahnen. Zur Erreichung dieses Zweckes wurde seiner Zeit vom Vereine eine Prämienausschreibung veranlasst. Eine stattliche Anzahl von Verschlussvorrichtungen sind in Folge dessen namentlich in Oesterreich-Ungarn zu Tage gefördert worden, sind dem Vereine schon vorgelegen und liegen vielleicht noch vor. Die günstigste Beurtheilung fand das im Jahre 1881 vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen prämiirte Schloss von Thomer und Köházi. Dieses Controlschloss verbindet die Vortheile eines wirklichen Wagenverschlusses mit jenen eines Controlapparates. Die königlich ungarischen Staatsbahnen haben eine grosse Anzahl von Kastenwagen mit diesem Schlosse ausgerüstet. Allgemeine Verbreitung hat dasselbe aber bisher nicht gefunden. Thatsächlich wird in Oesterreich-Ungarn nach den Bestimmungen des Uebereinkommens vom 1. Juni 1881 die Bleiplombe als alleiniges Verschlussmittel angewendet, und sind die Haftbestimmungen, Controlvorrichtungen, sowie die Durchführungsbestimmungen für die vorgeschriebenen Wagenbegleit-Documente (Verladeschein, Transitoverzeichniss, Abgabverzeichniss) auf Basis des Verfahrens mit der einheitlichen Bleiplombe vereinbart.

Wenn mit dem Thomer'schen Schlosse ausgerüstete Wagen der ungarischen Staatsbahnen auf andere Bahnen über-

gehen, so wird das Schloss geöffnet und durch eine »Plombe« ersetzt. Für die Uebergabe solcher Wagen sind specielle Uebergabsbestimmungen normirt und in einer besonderen Instruction alle Eventualitäten vorgesehen, so dass die Anwendung des allgemein üblichen Plombenverfahrens bei Uebergabe seitens jener Bahnen, deren Wagen mit diesem Schlosse nicht ausgerüstet sind, nicht alterirt wird.

Auch in jenen Staaten, welche dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nicht angehören, wird der Plombenfrage Aufmerksamkeit geschenkt und werden zahlreiche Versuche mit verbesserten Verschlussvorrichtungen gemacht. So sind beispielsweise in Frankreich, mit Rücksicht auf die in einzelnen Verkehren bestehenden strengen Haftbestimmungen für verletzte Plombenverschlüsse, in jüngster Zeit zahlreiche Versuche gemacht und insbesondere mit dem Plombenkästchen nach dem System Barbieux praktische Erfolge erzielt worden.

Die in besonderen Fällen von den Eisenbahnverwaltungen auf einzelnen Strecken aus Sicherheitsrücksichten zur Anwendung gelangenden Vorhängschlösser sind bei der Bemessung des Umfanges der Haftpflicht nicht so massgebend wie die Bleiplombe, und bleibt es jeder Verwaltung unbenommen, nebst der Plombe noch Schlösser zu verwenden.

Die im Transport-Uebereinkommen, beziehungsweise die rücksichtlich des einheitlichen Plombenverschlusses bedingten Haftbestimmungen betreffen zunächst die obligatorische Verwendung von Bleiplomben, und basiren diese Bestimmungen auf dem gemeinschaftlich vereinbarten Grundsatze, dass die benützten Plomben nach drei Richtungen entsprechen müssen, und zwar rücksichtlich der Vorschriftmässigkeit, der Identität und der Unverletztheit derselben. Die Beschaffenheit der Bleiplombe, die correcte Durchführung der in den Begleitdocumenten geforderten Formalitäten bildet eine wesentliche Grundlage für die Haftung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen und für das Anerkenntniss des Inhaltes der zum Transporte übernommenen und von Bahn zu Bahn weiter beförderten Wagen. Die Prüfung der Bleiplomben hinsichtlich ihrer Beschaffenheit erstreckt sich oft so weit, dass in zweifelhaften Fällen die Plomben von den betheiligten Verwaltungen

hinsichtlich der inneren Beschaffenheit commissionell untersucht werden. Aehnliche Haftbestimmungen wie die erwähnten, welche von sämmtlichen am österreichisch-ungarischen Transport-Uebereinkommen betheiligten Eisenbahnen festgestellt wurden, sind in Deutschland von einer grösseren Anzahl von Eisenbahnverwaltungen in einer gemeinschaftlichen Instruction über den Verschluss der Wagen mittelst Bahnplomben vereinbart worden. Im Süddeutschen Eisenbahnverbande bestehen über den Verschluss und die Behandlung beladener Güterwagen, wie schon erwähnt, gleichfalls specielle Vorschriften, wodurch die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen unter einander wesentlich modificirt wird.

»Privatplomben« (Fabriksplomben) werden zumeist von jenen Firmen und Etablissements angelegt, welche entweder mit den Eisenbahnstationen durch Schleppbahnen verbunden sind, die Beladung von Wagen selbst besorgen und diese den Stationen zur Weiterbeförderung übergeben, oder von solchen Firmen, welche in Eisenbahnstationen besondere Magazinsräumlichkeiten besitzen (Lagerhäuser, Privatmagazine etc.) und die Ein- und Ausladung von Massengütern (Getreide, Mehl etc.) gleichfalls selbst besorgen.

In den mit den Eisenbahngesellschaften diesfalls abgeschlossenen Verträgen werden die Haftungsbestimmungen bei Plombenverletzungen stets fixirt.

Insolange nicht auf sämmtlichen Eisenbahnen ein thatsächlicher »Wagenverschluss«, vereint mit einer verlässlichen und allen Eventualitäten entsprechenden Controlvorrichtung eingeführt ist, kann das Plombirverfahren, wie es gegenwärtig besteht, nur hinsichtlich der Controle, welche für die Manipulationszwecke übrigens sehr wichtig ist, genügen.

Die nothwendige Reform des Wagenverschlusses rücksichtlich der Sicherung der Ladung ist demnach nur von der Zukunft zu erhoffen.

d) Der Transitodienst.

Mit den Transporten auf weite Distanzen ist den Eisenbahnen das Gepräge einer allgemeinen Institution aufgedrückt worden und erscheint die Eisenbahn dem Frachtgeber nur als ein einziger organischer Begriff, unbekümmert darum, ob die Beförderung über die Linien einer oder mehrerer Gesellschaften erfolgt, ob bei der Fahrt oder beim Transport Landesgrenzen überschritten werden oder nicht. Für den Passagier tritt die Nothwendigkeit, eine Unterscheidung zu machen, ob das Bahngebiet als ein Ganzes zu betrachten ist, erst beim Uebertritt von Land zu Land in den Vordergrund, und zwar, wenn es sich um die Erfüllung gesetzlicher Formalitäten handelt, wie beispielsweise bei der zollämtlichen Revision von Gepäck.

Beim Gütertransport beginnt der Begriff »Eisenbahn« für das befördernde Publicum zumeist in der Aufgabsstation und endet in der Bestimmungsstation. Was dazwischen liegt, wie der Verkehr von Bahn zu Bahn, von Landesgrenze zu Landesgrenze erfolgt, wird vom Frachtgeber, wenn derselbe nicht Spediteur ist, in der Regel vollständig bei Seite gelassen.

Die Berücksichtigung dieses den Eisenbahnen anhaftenden Merkmales hat naturgemäss zu besonderen Erleichterungen hinsichtlich der Transportabfertigung, zu eigenartigen Einrichtungen bei der Transportdurchführung von Bahn zu Bahn, somit zu einem geregelten »Transitodienste« geführt.

Der Uebergang von Gütern von einer Bahn zur anderen, die Spedition von Gütern aller Arten directe von den Eisenbahnwagen auf Schiffe und umgekehrt, von Eisenbahnen auf Trajecte, die Sicherung der Ladung, die bei diesen Manipulationen und bei der Beobachtung der für die Haftpflicht der betheiligten Verkehrsanstalten massgebenden Principien, sowie alle auf die Uebergabe der Güter und deren Begleitdocumente bezüglichen Bestimmungen, repräsentiren den Transitodienst.

In Deutschland und Oesterreich-Ungarn, sowie im gesammten Vereinsgebiete ist der Uebergang von Bahn zu Bahn durch die betriebsreglementarischen Bestimmungen ge-

regelt, dass der Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen erfolgt, ohne dass es behufs des Ueberganges von einer Bahn auf eine andere, einer Vermittlungsadresse bedarf.

Im Vereinsgebiete sind die Modalitäten dieses Ueberganges, bei welchem stets der leitende Gedanke massgebend war, alle Bahnen gegenüber dem verfrachtenden Publicum als ein Ganzes zu betrachten, im Vereinsübereinkommen nur in allgemeinen Bestimmungen niedergelegt. Die ausführlichste Klarlegung des Dienstes in den Grenzstationen enthält der dritte Abschnitt des österreichisch-ungarischen Uebereinkommens. Der Uebergang der Güter und Documente, die Uebergangsfähigkeit der Wagen, der noch zu erläuternde Begriff der symbolischen und factischen Uebergabe und Uebernahme, die Befugnisse der Uebergabs- und Uebernahmsbeamten, der Zeitpunkt der Uebergabe und Uebernahme, die Zurückweisung von Sendungen, sowie die Constatirung von Anständen bei dem Uebergange von Bahn zu Bahn, sind in den genannten Bestimmungen ausführlich enthalten.

Im Gegensatze zum Transitodienste, bei welchem die Dienstesverrichtungen in den Grenzstationen (Uebergangsstationen) erfolgen, sind bei allen Eisenbahnen für den Dienst in den Unterwegsstationen (Zwischenstationen) besondere Vorschriften massgebend, welche für den Gemeinschaftsverkehr von sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen, beziehungsweise von den an einzelnen Verbänden betheiligten Verwaltungen einheitlich festgestellt oder aber für den Localverkehr von jeder einzelnen Verwaltung nach den localen Verhältnissen normirt werden.

Die wichtigsten Bestimmungen rücksichtlich der Uebergabe der Güter und Documente in den Grenzstationen der Eisenbahnen können in folgender Weise zusammengefasst werden: Es ist zu beachten, dass die Uebergabe stets unter Intervention von Organen der betheiligten Eisenbahngesellschaften erfolgen muss, der Uebertritt der Wagen von einer Bahn zur andern nur auf Grundlage von vollständig vorhandenen Rechnungs- und Verladungsdocumenten stattfinden darf, der Zeitpunkt der Uebernahme nach der jeweiligen Dienstordnung

für die Grenzstationen zu erfolgen hat und bei der Uebergabe, beziehungsweise Uebernahme Transitoverzeichnisse aufzunehmen sind, die gegenseitig ausgetauscht werden und alle auf die vollzogene Uebergabe, beziehungsweise Uebernahme, bezüglichen Daten enthalten sollen. Die Uebernahme von plombirten Wagen erfolgt in der Regel »symbolisch«, die Uebernahme der Güter, bei welchen eine stückweise Uebergabe nothwendig erscheint, »factisch«.

Die »symbolische« Uebergabe wird nothwendig, wenn der geschlossene Wagen ohne weitere Prüfung seines Inhaltes unter Plombenverschluss auf Grundlage des Verladescheines und der Verrechnungsdocumente übergeben, respective übernommen wird.

Die »factische« Uebergabe tritt ein, wenn die Colli einzeln übergeben und übernommen werden.

Die symbolische Uebergabe wird als die normale, die factische Uebergabe aber als ausnahmsweise Uebergabsart betrachtet.

Verschiedene Detailbestimmungen fixiren die Fälle, in welchen eine »factische« oder »symbolische« Uebergabe erfolgt. So werden beispielsweise Wagen mit unvollständiger oder für mehrere Richtungen bestimmter Ladung, welche schon in der Uebergangsstation getrennt werden müsste, factisch übernommen. Ebenso müssen Güter factisch übernommen werden, wenn dieselben auf eine schmalspurige Bahn übergehen sollen etc.

Die Umladung der Güter, deren Uebergabe in den Grenzstationen nur »factisch« erfolgen kann, geschieht auf gemeinschaftliche Kosten beider Bahnverwaltungen; bei »symbolisch« übernommenen Wagen, welche nach der symbolischen Uebernahme umgeladen werden, auf Kosten der Uebernahmsbahn. Die Uebergabe von Gepäcksstücken und Eilgütern erfolgt mit Uebergangsverzeichnissen. Alle der Nachbarbahn übergebenen Documente werden mit einem Uebergangsstempel versehen, aus welchem zur nachträglichen Feststellung eventueller Verzögerungen (Lieferzeitanstände) und zur Klarlegung obwaltender Differenzen aller Art, Ort, Tag und Zeit der vollzogenen Uebergabe zu entnehmen sind.

Wesentlich verändert sind die Bestimmungen für den Transitodienst bei Combination des Schiffstransportes mit dem Eisenbahntransporte. Die Transitotransporte von »überseeischen« Gütern bedingen eine Umladung vom Eisenbahnwagen in das Schiff oder umgekehrt, und wird diese Manipulation auf den Umschlagsplätzen bewerkstelligt.

Für den Verkehr per mare sind es die grossen Hafenplätze, die in Betracht kommen, für den Flussverkehr nach der jeweiligen Instradirung des Gutes die Umschlagsplätze an den Knotenpunkten der schiffbaren Flüsse und Canäle, welche den Uebergang vom Bahn- zum Wassertransporte und umgekehrt vermitteln. Die Manipulation ist hier wie dort an Bedingungen geknüpft, welche den allgemeinen Erfordernissen, sowie den localen Verhältnissen entsprechen. Bei den neueren Anlagen sind die technischen Fortschritte verwerthet, und gelangen alle jene Hilfsmittel der Verladung zur Anwendung, welche derartige Transporte, erfordern..

Von grösseren Umschlagsplätzen in Deutschland sind die Stationen Antwerpen, Amsterdam, Danzig, Dresden, Hamburg, Magdeburg, Mainz, Mannheim und Regensburg, in Oesterreich-Ungarn: Triest, Fiume, Budapest, Wien, Linz, Laube, Lobositz, Tetschen (Landungsplatz), Aussig etc. besonders beachtenswerth.

In jeder der genannten Stationen sind besondere Eigenthümlichkeiten hinsichtlich der Um- und Verladungsform zu bemerken. — Im Allgemeinen werden die zur Be- oder Entladung bestimmten Schiffe an den geböschten Ladungsplätzen entweder mittelst Handarbeit oder Krahnvorrichtungen »gelöscht«. (Manipulation der Aus- und Umladung.) In jenen Strecken, bei welchen an einem nicht überbrückten Flussübergange das Schienennetz aufhört, am andern Ufer eine neue Linie beginnt, wie bei Binnenseen, z. B. beim Bodensee, und die Schienenverbindung der Uferstaaten unterbrochen ist, vermitteln Trajectschiffe den Uebergang der Wagen von Bahn zu Bahn. Die beladenen Wagen werden auf die Trajectschiffe gestellt und übergehen nach Anlangen in der Bestimmungsstation sofort auf den Schienenstrang der Anschlussbahn, und zwar unter Beobachtung von Uebergabsbestimmungen, welche auf speciellen Verträgen beruhen.

So wünschenswerth es wäre, dass die Combination von Schiffs- und Eisenbahn-Transporten mit einem gemeinschaftlichen Frachtvertrag durchgeführt werde, so ist dies kaum je zu erwarten, da für den Eisenbahn-Transport andere Grundbedingungen massgebend sind, als für den Schiffstransport. Schon der Umstand, dass die Verladung einer Anzahl Waggons in einem Schiffsraume, behufs zweckmässiger Ausnützung desselben namentlich bei Massengütern (Getreide etc.) alla rinfusa erfolgen muss, sowie der schwerwiegende Umstand, dass die Sicherheit beim Eisenbahn- und Schiffstransporte von gänzlich verschiedenen Ursachen abhängt, was am deutlichsten aus der Thatsache hervorgeht, dass die Maximalersatzbeträge bei beiden Transportarten verschieden sind, dürfte diesen Gedanken als undurchführbar erscheinen lassen. Die Gefahren beim Schiffstransporte sind, wie die Statistik nachweist, ungleich höhere und ist der Verlust an Gütern während des Transportes zu Wasser ein grösserer, als jener beim Eisenbahn-Transporte.

Aus diesen Gründen muss beim Schiffstransporte an Stelle des Frachtbriefes für den Eisenbahn-Transport ein Schiffsfrachtbrief (Connossement, Manifest) ausgestellt, somit ein neuer Frachtvertrag abgeschlossen werden und die Umkartirung (Neu-Verrechnung) an den Knotenpunkten der Schiffs-, beziehungsweise Eisenbahnlinien erfolgen.

Die Ausladung von Wagen in Unterwegsstationen ist gleichfalls an bestimmte Vorschriften und Formalitäten geknüpft, welche im Vereinsgebiete in den einzelnen Verbandsverkehren und in Oesterreich-Ungarn durch die diesfalls bestehenden Uebereinkommen und Wagenregulative festgestellt sind. Im Allgemeinen erfolgt die vollständige Ausladung eines Wagens in folgenden Fällen: Wenn sämmtliche Güter für die betreffende Bestimmungsstation, in welcher der Wagen zur Ausladung gelangt, gehören, wenn in einer Zwischenstation nach vollzogener Ausladung in früheren Stationen die Nothwendigkeit erkannt wird, eine neue Verladung und eine rationellere Ausnützung des Wagens vorzunehmen, wenn eine Reparatur des Wagens in einer Unterwegsstation durch Heisslaufen etc. nothwendig erscheint, wenn Spuren einer Be-

schädigung des Wageninhaltes sichtbar werden, wenn die Plombirung des Wagens mangelhaft oder bedenklich erscheint, wenn eine Plombenverletzung entdeckt wird, wenn der Wagen im Sinne des Wagenregulativs zu gering belastet ist oder räumlich nicht vollständig ausgenützt erscheint, und schliesslich, wenn eine Umladung in einer Theilungs- oder Grenzstation nothwendig erscheint.

Beim Einstellen der verladenen Wagen in die für die Beförderung derselben bestimmten Züge sind die in den Verkehrsvorschriften für den Rangirdienst enthaltenen Bestimmungen massgebend. Die Normen, nach welchen der Rangirdienst (Schiebedienst) geregelt wird, beruhen in erster Linie auf der Sicherheit des Betriebes, in zweiter Linie auf der Förderung der manipulativen Abwickelung. Letztere umfasst somit die Zusammenstellung der einzelnen Wagen entweder in Durchgangszüge (Transitozüge) oder in Manipulationszüge. Die Zusammenstellung der Züge hat somit stets unter Rücksichtnahme auf die schon früher betonten örtlichen Verhältnisse der einzelnen Bestimmungsstationen der Wagen zu erfolgen, und ist die Theilung der Züge behufs Neuformirung derselben, das Einstellen und Ausrangiren einzelner Wagen zu den Verlade-, beziehungsweise Entladeplätzen, zu den Magazinsräumlichkeiten und Rampen von der Rücksichtnahme auf diese örtlichen Verhältnisse abhängig. Bei den Manipulationszügen, welche den Zweck haben, in allen Stationen Sammelgüter aufzunehmen oder abzugeben, erfolgt die Ausladung aus den Wagen, nach den Verrechnungs- und Verladedocumenten im Beisein der manipulirenden Zugsbegleiter. Die Ausrangirung eines Wagens aus einem Zuge erfolgt nur dann, wenn die vollständige Ausnützung des Wagens eine Umladung erfordert, wenn die ganze Ladung des Wagens für die betreffende Station bestimmt ist oder wenn der Wagen laufunfähig geworden ist. Die von Manipulationszügen ausgeladenen Güter werden unter Mithilfe der Magazinsarbeiter und des Zugbegleitungs-Personales aus den Wagen entladen oder in diese Wagen geladen, und sind dieselben Bestimmungen für den Ausladedienst, wie für die in den Magazinsräumlichkeiten oder auf Rampen befindlichen Entladungen und Beladungen massgebend, nur mit

dem Unterschiede, dass in Unterwegsstationen die Constatirung vorkommender Anstände auch von dem Zugbegleitungs-Personale auf den Begleitdocumenten ersichtlich gemacht wird.

In den Grenz-, beziehungsweise Uebergangsstationen, werden über alle, das Gebiet einer Bahnlinie überschreitenden Wagen Evidenzen geführt und auf Grundlage dieser Aufschreibungen die Lauf- und Zeitmiethen, sowie alle Verzögerungsgebühren berechnet.

Die Rangirung der Güterzüge erfolgt nach den gemeinschaftlichen Verkehrsvorschriften, welche auch besondere Bestimmungen enthalten über Einreihung von mit feuergefährlichen, explodirbaren und ätzenden Stoffen beladenen Wagen, von Wagen mit Langholz oder anderen, über mehr als einen Wagen reichenden Gegenständen, über Einreihung der Wagenkrahne, Equipagen, Viehwagen etc.

Hiebei sind insbesondere noch die Fahrordnungen für Lastzüge, das vorhandene »Brutto« (Anzahl der beladenen und zu expedirenden Wagen), die Steigungsverhältnisse und viele andere Betriebsrücksichten zu beachten.

Das Rangiren der Wagen erfolgt entweder mit Locomotiven, mit Pferden, mit Hilfe der hydraulischen Kraft, mit Benützung der Handkraft oder mittelst Schiebebühnen.

Die Dampfschiebebühnen, welche den Zweck haben, die Stellung eines beladenen oder zu beladenden Wagens von einem Geleise zum andern rasch und sicher zu verändern, erleichtern den Rangirdienst wesentlich, da die zeitraubende Handverschiebung der Wagen vom Magazinsgeleise oder zu demselben durch diese praktische Einrichtung entfällt und die Ortsveränderung der Wagen beschleunigt wird. Auch vom ökonomischen Standpunkte sind Schiebebühnen dem Handbetriebe vorzuziehen, da letzterer sich entschieden höher stellt. — Die Verwendung von Schiebebühnen bedingt eine veränderte Geleise- und Drehscheibenanlage.

In den Unterwegsstationen wird häufig der Weitertransport eines Gutes in Folge eingelangter Weisungen der Frachtgeber gehemmt.

Ueber die Annahme von Dispositionen zum Zwecke des Anhaltens von Sendungen in Unterwegsstationen sind

demnach Bestimmungen festgesetzt, welche den Zweck haben, das Anhalten eines bereits abgesendeten Gutes in einer Unterwegsstation und dessen Ablieferung in einer andern als der ursprünglichen Bestimmungsstation in einer zwischen den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen einheitlich festgestellten Form zu regeln.

In einem Anhang zum österreichisch-ungarischen Uebereinkommen wird bestimmt, dass Dispositionen zum Zwecke des Anhaltens von Sendungen in einer Unterwegsstation nur von der Aufgabsstation der bezüglichen Sendung und in der Regel nur nach vorhergegangener Zustimmung der Direction, von der Aufgabsbahn angenommen werden dürfen.

Im Allgemeinen dürfen derartige Dispositionen der Versender nicht angenommen, beziehungsweise nicht durchgeführt werden, wenn die Sendung geringere Mengen umfasst, die nicht räumlich oder dem Gewichte nach für sich den Inhalt eines Wagens ausmachen, d. h. wenn noch andere Güter in demselben Wagen mitverladen sind, wenn das für das Gut vorgeschriebene Zoll- und Steuerverfahren oder sonstige behördliche Anordnungen durch die Durchführung der Disposition alterirt werden, und wenn die Sendung explodirbare Güter umfasst. Wenn die Sendung in Wagen fremder Bahnen, insbesondere aber in Contingentwagen oder in requirirten Wagen verladen wurde, deren weitere Verwendung von der Station, wo das Anhalten des Gutes erfolgen soll, eine gegen die Vorschrift des Wagen-Regulativs verstossende Benützung des betreffenden Wagens zur Folge haben müsste, so darf die Disposition überhaupt nur dann angenommen werden, wenn der Versender sich auch zur Tragung der Kosten, welche die Ablenkung etwa verursachen würde und auf welche der Versender besonders aufmerksam zu machen ist, bereit erklärt und in dieser Erklärung in einem besonderen Anerkenntnisse Ausdruck gibt.

Der Vorgang bei Annahme solcher Dispositionen, das Vorgehen in der Anhaltestation bei Unmöglichkeit der Ausführung, die Aenderung der Kartirung, die Abrechnung der Telegraphengebühren, die Behandlung der Sendung und Berechnung der Gebühren in der Anhaltestation, sowie die Ver-

rechnung des Reugeldes, sind in diesen Bestimmungen ausführlich enthalten.

Rücksichtlich der Uebergabe und Uebernahme von Gütern in Grenzstationen gelten im Allgemeinen die hier aufgezählten Normen, soferne nicht in einzelnen Verbänden Specialabmachungen zwischen den an einem Verbande betheiligten Verwaltungen vereinbart sind. Die zwischen den Eisenbahnverwaltungen abgeschlossenen Uebereinkommen betreffen auch die Constatirung von Anständen beim Gütertransporte in Unterwegs-, beziehungsweise Grenzstationen. — Als Norm gilt, insbesondere für Grenzstationen, dass solche Feststellungen stets von den Vertretern der übergebenden und übernehmenden Bahn gemeinschaftlich zu erfolgen haben, und bilden die diesfalls aufgenommenen Protokolle, sowie die Constatirungen in den Begleit-, beziehungsweise in den Transito-Documenten, die Basis für das Reclamationsverfahren und die Fixirung der Haftpflicht, worüber noch in einem späteren Capitel ausführlich gesprochen werden soll.

---

e) Der Zolldienst.

Für den Uebertritt der Güter von einem Ländergebiete auf das andere bilden die im Interesse des Prohibitivverfahrens, sowie zur Regelung der zollämtlichen Manipulation bei transitirenden Gütern, von den Landesregierungen erlassenen Bestimmungen rücksichtlich der Einhebung von Zöllen, die Basis für »das Zollverfahren« bei dem Eisenbahn-Transporte.

Die Bestimmungen für das Zollverfahren bewegen sich in jenen Grenzen, welche für den Verkehr von Strassenfuhrwerken massgebend waren, und kann als charakteristisches Merkmal der diesfalls bestehenden Verhältnisse angeführt werden, dass in Oesterreich-Ungarn gegenwärtig noch die Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vom 11. Juli 1835 zu Recht besteht, somit ein Gesetz, das noch vor Eröffnung der ersten

Locomotiveisenbahn in Oesterreich geschaffen wurde.*) Eine einheitliche Zollgesetzgebung datirt für die Königreiche und Länder der österreichisch-ungarischen Monarchie seit dem Jahre 1775. Im Jahre 1784 wurde für die deutschen, böhmischen und galizischen Erbländer eine besondere Zollgesetzgebung geschaffen. Die »erneuerte Zollordnung« erschien im Jahre 1788 und hatte auch für die Länder der ungarischen Krone Gesetzeskraft.

Von diesem Zeitpunkte angefangen erfolgten alle Aenderungen dieser Zollordnung mit Specialgesetzen und Patenten. Unter der Regierung Kaiser Ferdinand des I. entstand im Jahre 1835 die ersterwähnte Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung. Durch die politischen Umwälzungen des Jahres 1848 wurde die zwischen Ungarn und Oesterreich bestandene Zwischen-Zolllinie aufgehoben und mit 1. Juli 1851 der österreichische Zolltarif, beziehungsweise die volle Einheit des österreichisch-ungarischen Zollgebietes geschaffen. In Folge der im Jahre 1867 eingetretenen politischen Zweitheilung erhielt die Zolleinigung eine neue Basis und zwar durch das am 24. December 1867 abgeschlossene und später durch den Ausgleich vom 27. Juni 1878 auf 10 Jahre verlängerte Zoll- und Handelsbündniss mit Ungarn. Beide Reichshälften bilden somit gegenwärtig ein gemeinsames Zoll- und Handelsgebiet und besteht für dieselben eine einheitliche Zollgesetzgebung. Die österreichisch-ungarische Zollgesetzgebung basirt somit in Oesterreich auf der »Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung« vom Jahre 1835, in Ungarn auf der »erneuerten Zollordnung« vom Jahre 1788, in beiden Reichshälften auf den seit dem Jahre 1850 publicirten Specialgesetzen und Durchführungs-Vorschriften, weiters auf dem allgemeinen österreichisch-ungarischen Zolltarife vom 25. Mai 1882.

Zum letzterwähnten Zolltarife gehören das amtliche, alphabetische Waarenverzeichniss, die amtlichen Erläuterungen zum Zolltarife sammt den Vorschriften über die Nachweisung des auswärtigen Handels, die Instruction zur zollämtlichen Untersuchung der Baumwollgarne, Baumwollgewebe und wollenen

---

*) Die Umgestaltung der Zoll- und Monopols-Ordnung wird gegenwärtig geplant.



Webwaren, sowie auch der Amtsunterricht für die ausübenden Aemter über die Vollziehung der Staatsmonopols-Ordnung und die Dienstverhältnisse dieser Aemter.

Das »Zollverfahren im Allgemeinen und für den Verkehr auf Eisenbahnen (zusammengesetzt auf Grundlage der bestehenden gesetzlichen Verordnungen)«, bildet einen integrirenden Bestandtheil der Dienstinstructionen, welche das Zollverfahren für den Eisenbahn-Transportdienst betreffen.

Für das Zollverfahren beim Eisenbahn-Transporte in Oesterreich-Ungarn sind noch zu berücksichtigen die allgemeinen Bestimmungen der Conventional- und Handelsverträge über den Zolldienst in den Grenzämtern, sowie insbesondere die im Reichsgesetz- und Finanzgesetzblatte publicirten Verordnungen und Erlässe der betheiligten Behörden, weiters einige Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, des österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglements und des österreichisch-ungarischen Uebereinkommens.

Die Zollmanipulation in den Grenzstationen (eventuell Hauptstationen) der Eisenbahnen kann in zwei getrennte Verrichtungen eingetheilt werden: in die zollämtliche Behandlung des Reisegepäckes beim Personentransporte und in die zollämtliche Behandlung beim Gütertransporte. Für den Transportdienst der Eisenbahnen ist noch zu berücksichtigen die steuerämtliche Controle in jenen Städten, in welchen der Bahnhof im Verzehrungssteuer-Rayon liegt.

Erstere Manipulation wird im Capitel »Gepäckstransporte« berührt werden. Die letzterwähnte gefällsämtliche Manipulation ist von dieser ganz unabhängig und wird mit der steuerämtlichen Revision von Gepäck nur bezweckt, die Einfuhr von Lebensmitteln ohne Versteuerung zu verhindern.

Die weiteren Auseinandersetzungen betreffen ausschliesslich die zollämtliche Behandlung von Gütertransporten.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für den Zolldienst beim Gütertransporte ist keineswegs in klarer Weise festgestellt, da in der erwähnten Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung das Wort Eisenbahn überhaupt nicht ausgesprochen ist. Dessungeachtet erfolgt die Anwendung dieses Gesetzes für Eisenbahnen mit Rücksicht auf in demselben ausgesprochene

Verpflichtungen des Frachtführers, beziehungsweise Desjenigen, welcher die Waarenerklärung ausstellt. So bestimmt beispielsweise der § 73, dass für die von den Zollbehörden geforderte Waarenerklärung der Aussteller derselben haftet, nämlich Derjenige, der die Erklärung unterschrieb oder durch einen Bevollmächtigten ausstellen liess.

Das Zollverfahren wird im Sinne des § 113 der Staats- und Monopols-Ordnung, über Verlangen und unter Mitwirkung des Ausstellers der Erklärung oder Desjenigen vollzogen, der von ihm ausdrücklich ermächtigt wurde oder der nach diesem Gesetze für ermächtigt zu halten ist, die zum Amte gebrachten Gegenstände der zollämtlichen Behandlung zu unterziehen und nach der Vollziehung des Zollverfahrens zu übernehmen. — Gemäss der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung übernimmt der Aussteller der Erklärung nebst der allgemeinen Haftung für die Erklärung, die Verbindlichkeit, allen Bestimmungen zu entsprechen, welche das genannte Gesetz vorschreibt, weiters die Haftung für die im Falle der Ausserachtlassung der vorgezeichneten Anordnungen entstehenden Strafen, sowie für alle aus den uncorrect durchgeführten Formalitäten etwa entstehenden Consequenzen.

Eine der ältesten Verfügungen über das Zollverfahren im Eisenbahnverkehre ist der Erlass des k. k. Finanzministeriums vom 18. September 1857, betreffend die Einführung allgemeiner Zollvorschriften über das Zollverfahren für den Verkehr auf den die Zolllinie berührenden österreichischen Eisenbahnen, und wurde dieser Erlass aus Anlass der Eröffnung der Eisenbahn zwischen Laibach und Triest, beziehungsweise Wien—Triest publicirt. Seither ist eine Reihe von Erlässen und Verordnungen des Handels- und Finanzministeriums erschienen, in welchen die Erleichterungen im Zollverfahren enthalten sind und mit Detailbestimmungen über den Vorgang beim Zolldienste im Eisenbahnverkehre alle jene Einrichtungen berühren, welche gegenwärtig bei der Abfertigung von Zollgütern bestehen.

Im Amtsunterrichte für die ausübenden Aemter über die Vollziehung der Staats- und Monopols-Ordnung und der hierauf bezugnehmenden Vorschriften, dann über die Dienst-

verhältnisse dieser Aemter sind alle Befugnisse der Zollämter, sowie alle Detailvorschriften über das Zollverfahren, über den Verkehr im Zollgebiete, über die Massregeln zu dessen Ueberwachung, über das Controlverfahren, sowie über die Dienstverhältnisse der ausübenden Aemter enthalten.

Eine Instruction für die Zollorgane normirt alle Eventualitäten bei der Untersuchung der Lastwagen bezüglich ihrer Eignung zum Transporte von Zollgütern.

Das Handelsgesetz enthält über das Zollverfahren sehr dürftige Anhaltspunkte. Im Art. 393 wird erklärt, dass der Absender verpflichtet ist, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steuerämtlichen Behandlung unterliegen, den Frachtführer in den Besitz der erforderlichen Begleitpapiere zu setzen. Er haftet dem Frachtführer, sofern nicht diesem selbst ein Verschulden zur Last fällt, für alle Strafen und Schäden, welche denselben wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen. Im Art. 409 wird dem Frachtführer wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, besonders der Fracht- und Liegegelder, sowie wegen der Zollgelder und anderer Auslagen ein Pfandrecht an dem Frachtgute zuerkannt. Diese handelsgesetzlichen Bestimmungen sind demnach nur im Wege der Interpretation dahin zu deuten, dass die Eisenbahn (der Frachtführer) das Recht hat, von dem Absender zu verlangen, dass er ihr alle nothwendigen Begleitdocumente zu übergeben habe. Der Zollbehörde gegenüber ist somit die Eisenbahn haftpflichtig.

Das Betriebs-Reglement enthält im § 51 alle Bestimmungen, in welchen die Stellung der Eisenbahn zum Absender in ähnlicher Weise wie im Handelsgesetzbuche, jedoch ausführlicher ausgesprochen werden. Diese Bestimmungen lauten:

»Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn *liegt eine Prüfung* der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit *der Begleitpapiere nicht ob* und sie, beziehungsweise ihre Nach-

folger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmässigen Declarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmässig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschiessen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, die Vermittelung zu übernehmen und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson in dem Frachtbriefe genannt ist.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, dass er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlasst, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet. Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeclaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regresspflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbrief-Declaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Massgabe der Declaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeclaration erwachsen möchten.

Der Absender hat die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu

verzeichnen. Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung übernommen.«

Ebenso übernimmt der Absender gegenüber der Eisenbahn selbst die Haftung für die Richtigkeit und Zulänglichkeit anderer Begleitdocumente, beispielsweise der Ursprungs-, Gesundheits-Certificate etc. Gelegentlich eines concreten Falles wurde von einer österreichischen Eisenbahngesellschaft die Frage aufgeworfen, ob bei einer von einem deutschen Grenzzollamt wegen ungenügend ausgestellten Ursprungs-Certificates erfolgten Uebernahmsverweigerung eine bahnseitige Haftung Platz zu greifen hätte, oder ob den Aufgabestationen die Pflicht obliegt, sich von der Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere zu überzeugen. Nachdem die Entscheidung dahin gefällt wurde, dass es Sache des Versenders ist, solchen Sendungen die vorgeschriebenen Begleitpapiere beizugeben und die Eisenbahn für hieraus resultirende Umstände ausser Obligo bleibt, so ist die Haftpflicht der Eisenbahnen gegenüber den Zollbehörden zu Gunsten der ersteren in diesem Falle als gelöst zu betrachten. Die Verpflichtung der Eisenbahnanstalt ist thatsächlich mit dem Momente erfüllt, wenn die vorgeschriebenen Atteste vorliegen und wenn die richtige Verpackung constatirt ist. Die Bestimmungen des § 51 des Betriebs-Reglements finden somit auch für diese »Legitimationspapiere« Anwendung.

Die früher aufgezählten Normen enthalten die Hauptgrundsätze des Zollverfahrens, welche jedoch mit Rücksicht auf die mannigfachen Formen, in welchen die Zollmanipulation im Eisenbahnverkehre erscheint, nicht als Bestimmungen betrachtet werden können, welche diese Materie vollständig erschöpfen.

Zwischen den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen sind gemeinschaftliche Bestimmungen vereinbart, welche im österreichisch-ungarischen Transports-Uebereinkommen enthalten sind. Im 5. Abschnitte desselben erscheinen die gemeinschaftlichen Normen über die Behandlung der zollpflichtigen Güter nebst Detailvorschriften über die Beigabe von Zolldocumenten, über den Vorgang in den Versandtstationen, den Unterwegs- und Grenzstationen, sowie über den Vorgang in den Bestimmungsstationen.

Die Verpflichtung der Eisenbahnen beim Zolldienst für Güter erstreckt sich zunächst darauf, sämmtliche zur Zollrevision bestimmten Güter in das zollamtliche Magazin zu stellen.

Zur Erleichterung des Verkehres sind in den grösseren Stationen, ebenso auch in Lagerhäusern, Zollexposituren errichtet, für welche specielle Verträge massgebend sind.

Das österreichisch-ungarische Zollverfahren umfasst die zollämtliche Behandlung aller jener Gepäcksstücke und Güter, welche entweder zum Eintritte aus dem Auslande oder aus den Zollausschlüssen in das inländische Staatsgebiet oder zur Durchfuhr durch das letztere oder zum Austritte aus dem inländischen österreichisch-ungarischen Staatsgebiete in das Ausland oder in die Zollausschlüsse bestimmt sind. Die Zollamtshandlung (Verzollung) einschliesslich der Einhebung der Zollgebühren wird an der Zolllinie und im Inneren des Landes in den Zollämtern besorgt, und sind diesen Zollämtern bestimmte Befugnisse übertragen. Je nach dem Umfange des vom Finanzministerium bestimmten Wirkungskreises werden diese Zollstellen in Hauptzollämter erster und zweiter Classe und in Nebenzollämter erster und zweiter Classe eingetheilt.

Der bei der Verzollung zu beobachtende Vorgang ist folgender:

Ueber Waaren und andere Gegenstände, welche auf einer Eisenbahn die Zolllinie passiren, werden auf Grundlage der das Gut begleitenden Frachtbriefe und Waarenerklärungen von den Bahnanstalten, beziehungsweise deren Organen, Ladungslisten in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt, welche dem Zollamte nebst den Begleitdocumenten zu übergeben sind. Die schriftliche Waarenerklärung muss auf der vorgeschriebenen Drucksorte in zwei gleichlautenden Exemplaren (Unicate und Duplicate) von dem betreffenden Bahnorgan (Declarant) gefertigt und dem Zollamte übergeben werden. Erfolgt die vollständige Eingangsverzollung an der Grenze, so wird seitens des Zollamtes nach Erfüllung aller vorgeschriebenen Bestimmungen rücksichtlich des Zollverfahrens die schriftliche Bestätigung auf dem zweiten Exemplare der Waarenerklärung, welche dem betreffenden Frachtbriefe beigeschlossen werden muss, ertheilt.

Waaren und Gegenstände, welche laut Ladungsliste im Ansageverfahren auf inländische Zollämter überwiesen werden, sind von dem Grenzzollamte sofort unter Raumverschluss oder unter Colloverschluss zu legen. (Unter Raumverschluss wird die zollamtliche Plombirung einer Gesammt-Wagenladung verstanden, unter Colloverschluss die zollamtliche Plombirung einer einzelnen Sendung, beziehungsweise eines Collo.)

Das Grenzzollamt fertigt für jedes einzelne Bestimmungszollamt einen Ansageschein aus, behält ein Exemplar der Ladungstliste zurück und übergibt den Ansageschein mit dem andern Exemplar der Ladungsliste unter versiegeltem, an das Bestimmungszollamt adressirten Couvert oder in einer versperrbaren Zolltasche an den mit der Zolldurchführung betrauten Eisenbahnbeamten. Am Bestimmungsorte erfolgt die Verzollung der Waaren mittelst vorgeschriebener Waarenerklärung in gleicher Weise wie bei den Verzollungen an der Grenze.

Die von den Bahnen zur Bequemlichkeit des Publicums auf den Bahnhöfen errichteten Zollamts-Exposituren sind zumeist mit den Befugnissen eines Hauptzollamtes erster Classe ausgestattet, und besorgen die Organe der Eisenbahn die zollamtliche Abfertigung für die Parteien in der Regel unentgeltlich. Die Zollgebühren sind nach dem Zolltarife in Gold zu erlegen, jedoch wird im Sinne des Art. XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R. G. Bl. Nr. 47, im Einvernehmen mit den Finanzministerien beider Reichshälften für diejenigen Fälle, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung gelangen dürfen, allmonatlich der Percentsatz des Aufgeldes in Silber publicirt.

Die Eisenbahnverwaltungen haften dem Zollärar für die Eingänge, für die richtige Waarenclassification, für die Richtigkeit der Zolldeclarationen, für die richtige und rechtzeitige Stellung der Güter, für alle aus der Nichtbeachtung von Zollbestimmungen entstehenden Consequenzen, Zollstrafen, Kosten etc. und stellen dieselben auch nach Massgabe besonderer Verträge das für den Zolldienst nothwendige und der Zollbehörde gegenüber verantwortliche Personale, sowie die zur Zollamtshandlung erfordlichen Ubicationen bei.

Den Eisenbahnen bleibt es anheimgestellt, in jenen Fällen, in welchen die Zollbehörden aus Anlass einer Nichtstellung oder falschen Declaration Zollstrafen fixiren, solche im Regresswege von den Parteien einzuheben und obliegt es ihnen auch, alle aus Anlass einer solchen Zollstrafe entstehenden Correspondenzen mit den betheiligten Behörden (Zollämtern, Finanz-Bezirks- und Landes-Directionen eventuell Finanzministerien) durchzuführen.

Wenn auch die Bahnanstalten nicht unbedingt verhalten werden können, die mit der Zollabfertigung verbundenen Dienstleistungen der Zollbehörde gegenüber überhaupt und insbesondere unentgeltlich zu übernehmen, so hat sich doch im Laufe der Zeit die Praxis herausgebildet, die mit der Zollabfertigung verbundenen Arbeiten ohne Entgelt zu besorgen, und sind hierbei stets besondere Rücksichten für das befördernde Publicum massgebend gewesen.

Die vorstehenden Auseinandersetzungen gelten für den Import, d. i. für die Einfuhr von Waaren in das österreichisch-ungarische Zollgebiet.

Einer Ausfuhrsverzollung unterliegen gegenwärtig in Oesterreich-Ungarn lediglich Abfälle zur Papierfabrication und Hadern. Eine besondere Aufmerksamkeit bei der Ausfuhr erfordern jene Waaren, für welche beim Austritte ins Ausland die gezahlten Steuern im Restitutionswege rückerstattet werden sollen, wie dies beispielsweise bei Zuckertransporten der Fall ist.

Für die Ausfuhr, d. h. für die zollämtliche Behandlung von Waaren österreichisch-ungarischer Provenienz, nach Deutschland gilt das Vereinzollgesetz vom 1. Juli 1869, beziehungsweise das Regulativ für die Behandlung des Eisenbahn-Transportes vom Jahre 1870.

---

f) Avisirung und Bezug.

Die Avisirung der in den Bestimmungsstationen angelangten Güter geschieht in der Regel mit Avisoscheinen, welche per Post oder mit Boten zugestellt werden.

Bei vielen deutschen Staatsbahnen werden Güter mittelst Post-Correspondenzkarten avisirt. Auch ist die Express-Avisirung (per Telegraph und Expressboten) gegen Revers ziemlich allgemein eingeführt. Die Kosten der letztgenannten Avisirungsform trägt der Adressat, sowie überhaupt stets die baaren Kosten der Avisirung vom Empfänger übernommen werden. Von jenen Empfängern, welche sich schriftlich die Avisirung verbeten haben, werden Haftungs-Reverse mit Bezug auf die §§ 57, 59 und 60 des Betriebs-Reglements eingeholt.

In grösseren Stationen, z. B. Wien und Budapest, ist für die Avisirung und Abholung der Güter ein Zustreifungsdienst gegen eine mit den contrahirenden Gesellschaften vertragsmässig vereinbarte Entschädigung organisirt und ist der Modus der Zustellung von Gütern in die Wohnungen der Adressaten gleichfalls vertragsmässig festgestellt.

Güter, welche an in Concurs befindliche Personen oder Firmen adressirt sind, werden dem Adressaten nicht ausgefolgt, jedoch dem Concursmassa-Verwalter avisirt.

Zum Bezuge von Sendungen sind nur die frachtbrieflichen Adressaten ermächtigt, ausgenommen den Fall, dass eine dritte Person eine Vollmacht zum Bezuge beim Eisenbahnamte präsentirt oder deponirt, was insbesondere für Spediteure gilt, welche als Mandatare von Firmen die für diese im Bezirke einer Eisenbahnstation anlangenden Güter übernehmen, dem Adressaten zustellen oder eventuell an diesen weitersenden.

Das Recht des Versenders, über eine Sendung zu disponiren, falls die aushaftenden Gebühren vom Adressaten oder dessen Bevollmächtigten noch nicht erlegt wurden, beziehungsweise der Frachtbrief noch nicht übernommen wurde, bleibt hievon im Sinne des Betriebs-Reglements unberührt.

Die Ausfolgung der anlangenden Sendungen erfolgt nur gegen Vorweisung des Avisos und unter Beobachtung der bestehenden Vorschriften gleichzeitig mit der Uebernahme des Frachtbriefes durch den Bezugsberechtigten, beziehungsweise nach Erlag der aushaftenden Frachtspesen und Nachnahmebeträgen (Auslösung des Frachtbriefes).

Für den Bezug von Gütern, welche »Bahnhof restante« gestellt sind, ist die Beibringung des Original-Aufgabsscheines erforderlich. Derartige Güter werden nicht avisirt.

Die Effectuirung von Theilbezügen wird auf dem Frachtbriefe und auf dem Aviso- und Bezugsscheine vermerkt.

Die gelegentlich des Bezuges allenfalls resultirenden Gewichts- und Colloabgänge, Beschädigungen und sonstige Anstände werden gleichfalls in den Begleit- und Avisirungs-Documenten, eventuell in Gegenwart des frachtbrieflichen Adressaten oder des zum Bezuge Berechtigten vermerkt. Den Weisungen der Behörden bei gerichtlichen Pfändungen, resp. bei Beschlagnahme und behördlicher Confiscation von Sendungen, muss von den Stationen stets entsprochen werden.

Nach den Bestimmungen des § 59 des Betriebs-Reglements ist die Eisenbahn verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie Letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbrief-Duplicat oder den Aufnahmsschein zurückzugeben.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten.

Die Enquête (1883) fasste diesbezüglich folgenden Beschluss: »Die Verwaltungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen sind zu ersuchen, dass sie in die besonderen Vorschriften für die Beförderung von Getreide eine Bestimmung des Inhalts aufnehmen, dass es den Aufgebern von Getreide- und Mehl-Sendungen in ganzen Wagenladungen gestattet sei, sich bei der Aufgabe die Ertheilung nachträglicher Anweisungen wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger im Wege der ursprünglich benannten Abgabestation vorzubehalten. In solchen Fällen ist bei der Ertheilung

der nachträglichen Anweisung der Aufgabsschein an die Eisenbahn zurückzustellen und in dem Frachtbriefe eine Erklärung abzugeben, dass die Zurückstellung des Aufgabsscheines an die Eisenbahn dieselbe Wirkung haben soll, wie die Auslieferung des Frachtbriefes und Frachtgutes an den Adressaten.«

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslocal zuführen lässt, wird dem Adressaten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung der transportirten Güter schriftliche Nachricht durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Die Befugniss der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch ganz aufgehoben werden.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Steuerverwaltung gefahren werden müssen.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung — welche sich einfach auf den Empfang, mit Ausschluss also der Forderung tadellosen, rechtzeitigen etc. Empfanges zu beschränken hat — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen.

Wer Güter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abholt, hat Lagergeld zu zahlen.

Die Eisenbahn ist zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn ein bereits avisirtes Gut am Bahnhofe nicht spätestens innerhalb einer Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung, respective Abgabe bereit gestellt ist.

Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im § 54 des Betriebs-Reglements vorgeschriebenen Zeit ausgeladen oder abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers, respective Versenders, ohne Uebernahme einer Garantie ermächtigt und kann zugleich eine conventionelle Entschädigung als Lagergeld oder Wagenstrafmiethe festsetzen.

Die Berechnung des Lagergeldes und der Wagenstrafmiethe bei Gütern, deren Empfänger nicht benachrichtigt werden konnte, sowie die Höhe und die Art und Weise der Berechnung der Lagergelder und der Wagenstrafmiethe sind in den besonderen tarifarischen Vorschriften enthalten. Eine Erhöhung der Lagergelder und Wagenstrafmiethen, sowie eine Verkürzung der Ladefristen und eine Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit ist für die Dauer grosser Güteranhäufungen den Eisenbahnanstalten gestattet.

Ueber die bei der Avisirung und beim Bezuge von Gütern etwa vorkommenden Anstände wird in einem späteren Capitel (Reclamationsdienst) gesprochen werden.

11*

Der Gepäckstransport.

Unter Gepäck versteht man im Allgemeinen alle jene Colli, welche Reisende mit sich führen und welche mit den von den Reisenden benützten Zügen in den Bestimmungsstationen der Reisenden gleichzeitig mit diesen eintreffen sollen. — Sofern solche Colli nicht voluminös sind, dürfen dieselben als »Handgepäck« von den Reisenden in den Personenwagen untergebracht werden, verbleiben unter der unmittelbaren Aufsicht der Passagiere und übernimmt die Bahnanstalt keinerlei Haftung für den Verlust oder die Beschädigung.

Wird jedoch das Gepäck von den Reisenden als solches besonders aufgegeben, so haftet die Eisenbahn von dem Momente der Auflieferung und dem Zeitpunkte der Ausfertigung des Gepäcks-Recepisses für alle Consequenzen des Transportes nach den weiter folgenden Bestimmungen.

Mit Bezug auf den Inhalt wird im § 24 des österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglements der Begriff »Reisegepäck« dahin präcisirt, dass in der Regel als Reisegepäck nur dasjenige betrachtet wird, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Gebrauch benöthigt, als: Koffer, Mantel und Reisesack, Hutschachtel, kleine Kisten und dergleichen. — Grössere kaufmännisch verpackte Kisten, sowie nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände werden als Reisegepäck ausnahmsweise wohl zugelassen; dagegen können Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie von der Mitnahme in die Personenwaggons ausgeschlossen sind, auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

Im österreichischen, beziehungsweise deutschen Handelsgesetzbuch ist im Art. 425 nur die Haftpflicht der Eisen-

bahnen für den Verlust oder für die Beschädigung von Reisegepäck ausgesprochen, jedoch nicht in der in den §§ 24—31 des Betriebs-Reglements ersichtlichen ausführlichen Weise. Der Gepäckstransport wird als ein Frachtgeschäft im Sinne des Art. 390 des Handelsgesetzbuches betrachtet und sind Rechtsstreitigkeiten für Gepäckssendungen bisher zumeist nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, Art. 390 und 425, entschieden worden.

Der § 25 des Betriebs-Reglements betrifft die Verpackungsart, der § 26 enthält Bestimmungen über Einlieferung des Gepäcks. Der § 27 betrifft die Mitnahme von Handgepäck und lautet dahin, dass kleine, leicht tragbare Gegenstände, wenn die Mitreisenden nicht belästigt werden, von den Reisenden mitgenommen werden dürfen, unter dem Vorbehalte, dass Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten; weiters wird die Bestimmung ausgesprochen, dass für in Waggons mitgenommene Gegenstände Gepäcksscheine nicht ausgegeben werden und derartige Gegenstände von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen sind.

Unter denselben Voraussetzungen ist Reisenden vierter Classe die Mitführung von Handwerkzeugen, Tornistern, Tragkörben etc. und anderen Gegenständen, welche Fussgänger mit sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes gestattet. § 28 betrifft Gepäcksscheine und Auslieferung des Gepäcks. § 29 regelt die Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck, § 30 für in Verlust gerathene Gepäcksstücke, § 31 für versäumte Lieferzeit und endlich enthält der § 32 Bestimmungen über Gepäcksträger.

Bei Gepäck wird die Lieferzeit, beziehungsweise die Haftpflicht für Versäumung derselben, nach anderen Grundsätzen bemessen, als bei Eil- und Frachtgut, da im Sinne des § 28 des Betriebs-Reglements der Inhaber des Gepäcksscheines berechtigt ist, das Gepäck sofort nach Ankunft des Zuges zu verlangen.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit richtet sich demnach bei Gepäck nach folgenden Bestimmungen des § 31 des Betriebs-Reglements:

Der für Versäumung der Lieferzeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt

eintritt, kann nur im Betrage von 10 Kreuzer für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniss bis dahin, dass das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist, beansprucht werden. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die diesfallsige Erklärung mindestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäcksexpedition abzugeben. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäcksscheine vermerkt ist. Die hiefür zu entrichtende Vergütung ist im Betriebs-Reglement bezw. Tarif, normirt. Dem Reisenden wird als Schadenersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des declarirten Betrages nachgewiesen werden kann. Die Eisenbahn ist jedoch von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können (vis major).

Für Gegenstände, welche sich in Reise-Equipagen befinden, haftet die Eisenbahn nur bedingungsweise, da nach § 37 des Betriebs-Reglements den Begleitern solcher Equipagen gestattet ist, Reisegepäck in denselben mitzuführen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften dem entgegenstehen. Für Schäden, welche aus der Gefahr entstehen, deren Abwendung durch die vorgeschriebene Begleitung bezweckt wird, haftet jedoch die Eisenbahn nicht, wohl aber für alle anderen Schäden, wenn ein Verschulden der Bahnanstalt oder ihrer Leute nachgewiesen ist. (Art. 400 und 425 des Handelsgesetzbuches.) Der letztgenannte Artikel bestimmt, dass für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transporte aufgegeben ist, nur gehaftet wird, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wurde. Diese Frist darf nicht kürzer als drei Tage sein.

Die Haftpflicht für Reisegepäck ist im § 29 des Betriebs-Reglements noch in folgender Weise festgestellt:

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäcksscheines ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäcksstücke, und zwar im Allgemeinen nach den im Abschnitte III (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen: Ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht declarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet; dieser kann jedoch in einem höheren Betrage als mit sechs Gulden Silber für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichtes des unversehrten Inhaltes des blos beschädigten Gepäcksstückes nicht beansprucht werden; ist von dem Reisenden ein höherer Werth declarirt, so wird mit der Gepäcksfracht ein Frachtzuschlag erhoben; die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transporte aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§ 26, 27) wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Wer Gegenstände als Reisegepäck aufgibt, die entweder vom Transporte gänzlich oder von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind, verfällt den durch Polizeiverordnung oder durch das Strafgesetz festgesetzten Strafen und haftet für jeden etwa entstehenden Schaden. Auch wenn ein Schaden nicht entstanden ist, wird zumeist eine im Personentarife festgestellte Conventionalstrafe eingehoben.

Ueber die Beförderung von Leichen, Equipagen und Thieren als Reisegepäck sind nebst den reglementarischen noch die tarifarischen Detailbestimmungen zu berücksichtigen, sowie die in einzelnen Verbänden und im Localverkehr der Eisenbahnen bestehenden Detailvorschriften.

Auf Secundärbahnen gelten im Allgemeinen die Bestimmungen die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für der-

artige Bahnen. In dem Abschnitte B (Punkt 183—185) sind die für Beförderung von Gepäck aufgestellten Principien enthalten.

Für die Aufnahme von Reisegepäck im Allgemeinen sind Ausnahmen von den Bestimmungen des Betriebs-Reglements von der ausdrücklichen Genehmigung des Handelsministeriums abhängig.

Von den Haltestellen auf offener Bahn wird in der Regel nur Handgepäck befördert.

Werden jedoch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung angenommen, so gelten nachstehende Bestimmungen:

Es ist gestattet, den Gepäckstarif nicht nach dem Gewichte, sondern per Stück und Transportstrecke zu stellen. Die Gebühreneinhebung kann auf die Bestimmungsstation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedirung in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

Die Ausgabe von Gepäcksscheinen kann im Verkehre von einer derartigen Haltestelle nicht gefordert werden, desgleichen auch nicht die Abfertigung von Reisegepäck nach einer andern derartigen Haltestelle oder nach Stationen einer Anschlussbahn.

Bei Verlust eines solchen Gepäcksstückes haftet die Bahnanstalt bis zum Maximalbetrage von 50 Gulden per Collo; die Partei ist jedoch zur legalen Nachweisung des Werthes verpflichtet.

In Beschädigungsfällen ist der Umfang der Beschädigung zu constatiren und der Ersatz im Verhältnisse derselben nach der Maximalentschädigung für Verlust zu bestimmen.

Eine Werthversicherung bei solchen Gepäckscollien ist nicht zulässig.

Ebenso ist eine Declaration des Interesses der rechtzeitigen Lieferung nicht statthaft und fallen auch die Haftungsbestimmungen des Betriebs-Reglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäcke weg.

Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltestellen nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Körben etc.) oder in einem solchen Zustande, der das Entlaufen verhindert, als Gepäck aufgegeben werden.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepäcksverkehr nach derlei Haltestellen ist in der Weise beschränkt, dass die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädiguug von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungshaltestelle abgefordert wird.

Die auf den einzelnen Strecken bestehenden besonderen Bestimmungen werden von den betreffenden Verwaltungen publicirt.

Die Modalitäten der Ein- und Auslieferung von Gepäck sind im § 28 des Betriebs-Reglements fixirt, und zwar ist Folgendes bestimmt:

Gegen Einlieferung des Gepäckes, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäcksschein. Dem Inhaber dieses Scheines, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheines, welcher die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäcksscheines ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transporte aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäckes nach Ablauf der zur ordnungsmässigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Locale der Gepäcksexpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäckes nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheines in der Gepäcksexpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäcksscheines ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäckes nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung, gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

In der Regel soll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Insofern Zeit

und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten, kann jedoch auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäckes den Gepäcksschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

Im Allgemeinen wird Gepäck nur nach jener Station und über diese Route aufgenommen, für welche die Fahrlegitimation lautet. Jedoch werden hinsichtlich der Aufnahme von Gepäck nach anderen Stationen, insbesondere jene, für welche die Fahrkarte des betreffenden Reisenden lautet, Unterscheidungen bei fast allen Eisenbahngesellschaften in bestimmten Relationen gemacht. Wenn am Bestimmungsorte des Gepäckes mehrere Bahnhöfe sind, nach welchen die Beförderung erfolgen kann, so wird das Gepäck nur nach jenem Bahnhofe aufgenommen, auf den die vorgewiesene Fahrkarte lautet. Für die Berechnung der Transport- und Manipulationsgebühren, der Frachtzuschläge, des Lagerzinses etc. gelten die Tarifbestimmungen.

Die Berechnung des Freigewichtes erfolgt nicht in allen Ländern gleichmässig. Auf den österreichich-ungarischen Bahnen, sowie auf einem grossen Theile der deutschen Bahnen werden für gewöhnliche Fahrkarten 25, für ermässigte Karten ($^1/_2$ Karten) 12 Kilogramm berechnet; auf den französischen Bahnen 30 Kilogramm, auf englischen Bahnen ein nach der jeweiligen Wagenclasse variables Freigewicht. In Amerika werden im Allgemeinen auf den meisten Bahnen 100 Pfund für ganze Karten, 50 Pfund bei halben Karten frei befördert. Aber auch in Deutschland und Oesterreich-Ungarn wird in einzelnen Relationen das Freigewicht verschiedenartig bemessen. Einzelne Gesellschaften gewähren für den Durchzugsverkehr 25 Kg. Freigewicht, jedoch keines für den Localverkehr. Andere Gesellschaften gestatten nur 10 Kg. Freigepäck. Auch für den Rundreiseverkehr sind verschiedene Bestimmungen rücksichtlich des Freigewichtes festgestellt. Während im Allgemeinen im Gebiete des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Rundreiseverkehr kein Freigewicht eingeräumt ist, wird in einzelnen Rundreiseverkehren dennoch 25 Kg. Freigewicht gestattet.

Bei den in den Haltestellen der Strecken mit Secundärbetrieb, gegen Verabfolgung von Gepäcksmarken aufgelieferten Gepäckssendungen wird kein Freigewicht gewährt.

Im österreichisch-ungarischen Verkehre ist noch Folgendes bei der Gewährung von Gepäcks-Freigewicht zu berücksichtigen: Vereins-, Jahres- und temporäre Freikarten, Freikarten für einzelne Fahrten, Certificate zu Fahrten mit ermässigtem Preise, temporäre Fahrkarten zu ermässigtem Preise, dann Regiefahrkarten geben im Allgemeinen Anspruch auf ein Freigewicht von 25 Kg. für jede erwachsene und von 12 Kg. für jedes Kind von 2 bis 10 Jahren.

Für Reisegepäck wird in Oesterreich, gleichviel, ob das Freigewicht überschritten ist oder nicht, eine Manipulationsgebühr von 7 kr. Noten per Billet und Bahn bei der Aufgabe eingehoben. Für jedes Gepäcks-Recepisse, auf Grund dessen eine Portogebühr für ein Uebergewicht oder auch nur der Frachtzuschlag für Werth- oder Lieferzeit-Interesse-Declaration berechnet wird, ferner bei als Gepäck zur Aufgabe gelangende Equipagen und sonstigen Fahrzeugen, Pferden, Bohlen, Maulthieren, Hunden etc., für welche besondere Tarifbestimmungen publicirt sind, wird eine ärarische Stempelgebühr von 5 kr. eingehoben, gleichviel, ob beim Transporte eine oder mehrere Bahnen betheiligt sind.

Bei der Aufgabe von Gepäckssendungen wird in Oesterreich-Ungarn zumeist folgender Vorgang beobachtet: Das aufgegebene Gepäck wird abgewogen, das Freigewicht nach der Anzahl der betreffenden Reisenden ermittelt, und werden hierüber Gepäcks-Recepisse ausgefertigt, ebenso Gepäckskarten, beziehungsweise Begleitscheine. Gepäcks-Recepisse werden in Blocks verwendet und gleichzeitig mit den Begleitdocumenten im Pausirverfahren ausgefertigt. Die Gepäcksrechnungen werden für jede Bestimmungsbahn und Route und rücksichtlich der gemeinsamen Bahnen nach deren Strecken (österreichische und ungarische) getrennt verfasst. Militärgepäck wird in ähnlicher Weise, jedoch getrennt vom Civilgepäck verrechnet. Im Localverkehre (Verkehr auf den Linien einer Gesellschaft) sind bei vielen Eisenbahnen modificirte Verrechnungs- und Expeditionsformen eingeführt. Jedes Gepäcksstück erhält einen Nummerzettel, welcher mit der Nummer des Recepisses übereinstimmt, und einen Stations-

Anklebezettel und wird den Zugsbegleitern mittelst Uebergabsverzeichnisses überwiesen, in der Bestimmungsstation mittelst Abgabsverzeichniss den Stationen abgeliefert. Für den Vorgang in den Hauptstationen der inländischen Anschlussbahnen sind die Bestimmungen des österreichisch-ungarischen Uebereinkommens massgebend und wird jedes Gepäck der Nachbarbahn stückweise übergeben und von dieser gleichfalls stückweise übernommen.

Wenn Gepäck in den Stationen verspätet zur Auflieferung gelangt, so dass die vorgeschriebene Expedition und Verrechnung desselben nicht mehr stattfinden kann, und wenn die Mitnahme dieses Gepäckes mit dem vom Reisenden benützten Zuge überhaupt noch thunlich erscheint, so wird das Gepäck dem Zuge ohne Verrechnung beigegeben, jedoch behufs Einhebung der Gebühren im Uebergabsverzeichnisse zur Nachzahlung der Bestimmungsstation avisirt.

In Bezug auf die zollämtliche Revision des Gepäcks in den Grenzstationen obliegt den Bahnen nur die Verpflichtung, das zur Revision zu stellende und mit Gepäcksschein aufgegebene Reisegepäck zur Revisionsstelle zu bringen. Nachdem die zollämtliche Untersuchung des Reisegepäckes stets in Gegenwart der Eigenthümer des betreffenden Colli zu erfolgen hat, entfällt jener Theil der manipulativen Verrichtungen, welche beim Gütertransporte, beziehungsweise bei der zollämtlichen Abfertigung von Gütersendungen vorgeschrieben ist, und über welchen schon in einem früheren Capitel gesprochen wurde. Dass die Zollrevision bei Gepäckssendungen nicht ohne Weiteres beseitigt werden kann, ist selbstverständlich. Ob es aber nicht empfehlenswerth und durchführbar wäre, dieselbe bei allen Zügen während der Fahrt vorzunehmen, so wie dies gegenwärtig mit Erfolg beim »Orient-Expresszug« geschieht, ist einer ernsten Erwägung werth. So rücksichtsvoll auch die Zollrevision beim Personen-, beziehungsweise Gepäckstransporte fast in allen Ländern durchgeführt wird, so ist es bei der gegenwärtigen Form dieser Zollamtshandlung nicht zu verhindern, dass der Reisende, insbesondere bei Nachtfahrten hievon sehr unangenehm berührt wird. Die Deponirung von Reisegepäck erfolgt nicht bei allen Bahnen gleichmässig, da bei fast sämmtlichen inländischen



und ausländischen Bahnen hierüber besondere Einrichtungen bestehen. Auch die Haftung für in Verwahrung genommenes Gepäck ist nicht überall eine gleichmässige, da bei den einzelnen Gesellschaften diesbezüglich Specialbestimmungen erlassen werden. Auf den österreichischen Bahnen sind zumeist Garderoben eingerichtet, ohne dass eine allgemeine bahnseitige Haftung für die verwahrten Gepäcksstücke stattfindet. Mit Handelsministerial-Erlass vom 14. August 1884, Z. 19.902, wurden die österreichischen Bahnen eingeladen, in solchen Stationen, wo erfahrungsgemäss nur ein kürzerer Aufenthalt des Publicums zum Marktbesuche oder zur Besichtigung einzelner Naturschönheiten unter Deponirung des Reisegepäckes stattfindet, Einrichtungen zu treffen, damit dasselbe entweder seitens der Bahnanstalten selbst oder eines leistungsfähigen, durch Caution gebundenen Unternehmers unter den von der Bahn vorzuschreibenden Bedingungen übernommen und aufbewahrt werde.

Die Prüfung der Stationsrechnungen über Gepäckstransporte ist ebenso eine Obliegenheit der Control-Bureaux der Eisenbahnverwaltungen, wie die Prüfung der Stationsrechnungen bei den früher geschilderten Gütertransporten. Die Abrechnung mit den am Transporte von direct abgefertigten Gepäckssendungen betheiligten Eisenbahnen erfolgt nach ähnlichen Grundsätzen, wie beim Personen- und Gütertransporte.

Die manipulative Durchführung der Gepäckstransporte auf deutschen und österreichisch-ungarischen Eisenbahnen ist gegenwärtig ziemlich umständlich, während auf englischen und amerikanischen Eisenbahnen für derartige Transporte einfache Grundsätze angewendet werden.

In England wird im Allgemeinen das Handgepäck von den Reisenden im Waggon unter dem Wagensitze untergebracht, woselbst auch für grössere Colli Platz ist.

Das Freigewicht für Gepäck richtet sich nach der Wagenclasse (je niedriger die Wagenclasse, desto geringer das Freigewicht). Das zur Aufgabe gelangende Gepäck wird mit der Bestimmungsstation bezeichnet und in den Gepäckswagen geladen, häufig auch auf das Dach desselben. Die in Oesterreich-Ungarn, in Deutschland, sowie in anderen Staatengebieten des

Vereinsgebietes übliche Kartirung, beziehungsweise Ausfertigung eines Begleitscheines über die zur Aufgabe gebrachten Colli ist in England nicht gebräuchlich. Für Gepäckssendungen, welche besonders aufgegeben werden, wird den Reisenden eine Bestätigung eingehändigt.

Nachdem die Zufahrt der Lohnwagen in England direct bis zum Perron-Geleise des abfahrenden oder ankommenden Zuges ermöglicht ist, nimmt auch die Gepäcksabfertigung nur kurze Zeit in Anspruch.

Auf englischen Bahnen wird rücksichtlich der Haftpflicht in der Regel kein Unterschied gemacht zwischen jenen Gepäcksstücken, welche sich unter der Obhut der Reisenden befinden, und jenen, welche im Gepäckswagen vom Zugsbegleitungspersonale überwacht werden.

Auf deutschen und österreichisch-ungarischen Eisenbahnen wird, wie schon erwähnt, für das im Coupé befindliche Gepäck überhaupt nicht gehaftet.

Auf den amerikanischen Bahnen wird die Gepäcksmanipulation ziemlich einfach bewerkstelligt. Gegen Vorweisung der Fahrkarte erfolgt die Expedition des Gepäckes durch den Gepäcks-Expedienten (Baggage-master), welcher das Gepäck des Reisenden mit einer Marke versieht. Eine Abwage erfolgt im Allgemeinen nicht. Diese Marke (check) wird mittelst Lederriemen auf den Gepäckscolli befestigt und erhält der Reisende für jedes Gepäcksstück eine Contremarke. Die Einwaggonirung der zur Aufgabe gelangenden Gepäckscolli erfolgt ohne weitere Verrechnung. Im Allgemeinen wird aber für Gepäck nicht gehaftet.

Zur Vermeidung von Verschleppungen und Verwechslungen ist man in Amerika bemüht, die Reisenden dahin zu bewegen, ihr Gepäck mit Namen und Adresse zu versehen, um dadurch das Aufsuchen und die Wiederbeschaffung verschleppter Gepäcksstücke zu ermöglichen, was sich für eine allgemeine Durchführung sehr empfehlen würde.

Die einfache Art und Weise, wie die Beförderung von Personengepäck auf den nordamerikanischen Bahnen erfolgt, im Gegensatze zu der umständlichen Abfertigung auf deutschen und österreichisch-ungarischen Bahnen, wurde in der Sitzung

vom 11. Mai 1880 im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin zum Gegenstande eines eingehenden Referates gemacht, wobei die erwähnten Einrichtungen amerikanischer Eisenbahnen die Grundlage für die im genannten Vereine zur Discussion gelangten Vorschläge einer Reform der Gepäcksabfertigung bildeten. Praktische Consequenzen hat dies jedoch nicht gehabt, vielmehr neigen amerikanische Fachleute sich gegenwärtig der Ansicht zu, in Amerika das europäische System einzuführen.*)

Wenn auch eine Umgestaltung des Gepäcksdienstes auf einheitlichen Grundlagen bisher noch nicht erzielt worden ist, so sind bei einzelnen europäischen Eisenbahngesellschaften namentlich in jüngster Zeit bemerkenswerthe Erleichterungen hinsichtlich der Gepäcksexpedition eingeführt worden. So erfolgt beispielsweise eine directe Aufgabe und Verrechnung von Gepäck im ausländischen Anschlussverkehr und ist der Erleichterung des internationalen Verkehres von den Eisenbahnen stets ein besonderes Augenmerk zugewendet worden. Solche directe Abfertigungen bestehen in den verschiedensten Relationen beispielsweise zwischen Oesterreich und Russland (für böhmische Curorte), mit Frankreich, England, Rumänien, mit der Türkei etc.

Als weitere Erleichterungen im Gepäcksverkehre wären zu erwähnen: die Uebernahme von Gepäck in Sammelstellen (in Reise-Bureaux, Speditions-Bureaux nud Hotels), die Ablieferung von Gepäck direct in die Wohnung u. s. w. Speciell die Zustellung der angelangten Gepäcksstücke in die Wohnung des Reisenden wird seit längerer Zeit in den Vereinigten Staaten von Amerika und in England gegen eine mässige Gebühr von den Eisenbahngesellschaften, beziehungsweise von den Expressgesellschaften besorgt. In Belgien wurde in der jüngsten Zeit eine ähnliche Einrichtung gleichfalls mit Erfolg eingeführt.

Seit 1. Jänner 1885 wird die Gepäcksbeförderung von den Bahnhöfen in Berlin vertragsmässig von der »Berliner Packetfahrt-Gesellschaft« besorgt.

---

*) Siehe: Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin, 1884, Heft 5, S. 414—415.



Seit dem Jahre 1880 besteht zwischen sämmtlichen österreichisch-ungarischen Eisenbahnen directe Gepäcksabfertigung, und zwar ist das zur Aufgabe gelangende Gepäck direct nach jener Station der österreichisch-ungarischen Bahnen abzufertigen, nach welcher es der Reisende verlangt, vorausgesetzt, dass die betreffende Station zur Aufnahme und Abgabe von Reisegepäck eingerichtet ist und nach der gewünschten Bestimmungsstation eine directe Schienenverbindung besteht und nicht eine Verbindungsbahn dazwischen liegt, über welche eine Personenbeförderung nicht stattfindet. An die directe Gepäcksabfertigung ist die Bedingung geknüpft, die Lösung einer Fahrkarte nach der betreffenden Station zu veranlassen, vorausgesetzt, dass solche Karten ausgegeben werden.

Die Ermittelung der Transportgebühren für das Reisegepäck-Uebergewicht erfolgt auf Basis der betreffenden Personentarife unter Zugrundelegung der kilometrischen Entfernungen, wie solche im Kilometerzeiger für sämmtliche österreichisch-ungarischen Eisenbahnen vom Jahre 1878 ausgewiesen sind, und zwar cumulativ für die ganze Transportstrecke. Für Reisegepäck nach ungarischen Stationen wird rücksichtlich der ungarischen Strecke nebst den Transportgebühren noch eine 10percentige Transportsteuer zugeschlagen. Die Tarifsätze für Civil- und Militär-Reisegepäck sind auf allen österreichisch-ungarischen Bahnen die gleichen.

Für die Berechnung der kilometrischen Entfernungen in den einzelnen Relationen werden Hilfstabellen benützt, welche die Rechnungs-Kilometerlängen der betheiligten Bahnen, die Transportgebühren für Uebergewicht von Gepäck, sowie für Hunde als Gepäck und die per Billet zu berechnenden Manipulationsgebühren enthalten.

In jüngster Zeit erfolgt auf den königl. preussischen Bahnen die Beförderung von Gepäcksstücken und Gütern als Expressgut auch ohne Billetlösung, und zwar werden im Sinne einer Verfügung der königl. Eisenbahn-Direction in Berlin, vom 23. November 1884, im Localverkehr, sowie im Verkehre mit den übrigen preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen für diejenigen Relationen, für welche eine directe Gepäcksabfertigung besteht,

Gepäcksstücke aller Art, sowie Güter, Hunde und sonstige kleine Thiere in Käfigen, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, in den gewöhnlichen Personenzügen sowohl, als auch in den Courier- und den Schnellzügen zur tarifmässigen Gepäckfracht auf Gepäckschein befördert.

Der Minimalsatz beträgt 1 Mark für jede Gepäckscheinsendung. Die Auflieferung derartiger Sendungen muss innerhalb der reglementmässigen Auflieferungszeit für Gepäck erfolgen. Die Abfertigung hat jedoch, sofern es nach Lage der Dienstgeschäfte angängig ist, auch nach dieser Zeit stattzufinden.

Der Gepäckschein ist in der Regel dem Versender zu behändigen. Die Auslieferung der Sendung findet in diesem Falle gegen Rückgabe des Gepäckscheines statt. Auf Verlangen des Versenders kann indessen der Gepäckschein der Sendung beigegeben werden, wenn diese mit der vollständigen Adresse des Empfängers versehen ist. Für derartige Expressgutsendungen gelten noch besondere Bestimmungen, welche sich auf die Verrechnung, Abnahme und Avisirung beziehen.

Im Uebrigen sind die allgemeinen, für die Gepäcksbeförderung bestehenden Vorschriften zu beachten. Insbesondere werden nur frankirte Expressgutsendungen angenommen. Bei Annahmeverweigerung und sonstigen Ablieferungshindernissen ist gemäss § 61 des Betriebs-Reglements zu verfahren. Die Abfertigung des Expressgutverkehres fällt wohl in den Dienstbereich der Gepäcksexpeditionen, ist jedoch nicht als eine Gepäcksabfertigung im strengen Sinne des Wortes zu betrachten, da die Grundidee dieser neuen Form von beschleunigten Transporten sich mehr der Expressgutbeförderung, welche auf den amerikanischen Bahnen üblich ist, sowie der Art und Weise, wie die Beförderung von Stückgütern (Parcels) auf englischen Bahnen erfolgt, nähert. — Immerhin aber ist mit dieser Beförderungsweise eine Reform des gesammten Gepäckstransportes angebahnt und zu erwarten, dass eine einheitliche Form des auf einfachen Grundlagen umgestalteten Gepäckstransportes in nicht zu ferner Zeit auf allen europäischen Eisenbahnen bestehen wird.

Militär-Transporte.

Die Verwendung der Eisenbahnen für Kriegszwecke erfolgte in Oesterreich zuerst im Schleswig-Holstein'schen Feldzuge (1849—1851), später bei den Truppen-Concentrationen in den Jahren 1850 und 1853, und zum ersten Male im grossen Style im Jahre 1859.

Der Feldzug des Jahres 1859 bezeichnet insbesondere einen Wendepunkt in der Verwendung der Eisenbahnen zu Kriegszwecken, da von diesem Zeitpunkte an die moderne Kriegführung mit besonderer Benützung der Eisenbahnen jene Bedeutung erlangte, welche derselben heute innewohnt. Die in diesen Feldzügen gemachten Erfahrungen wurden in dem preussisch-österreichischen Feldzuge (1866) praktisch verwerthet, und ist als eine der merkwürdigsten Leistungen auf dem Gebiete des Militär-Transportes zweifellos die Truppenverschiebung der österreichischen Armee zwischen dem nördlichen Böhmen und der Lombardei anzusehen.

Wiewohl der Bau neuer Eisenbahnlinien zu jener Zeit in Oesterreich noch in der Entwickelung begriffen war, wurde dennoch schon in dieser Periode mit der Anlage von Eisenbahnlinien zu Vertheidigungszwecken begonnen. Auch im Friedensvertrage von Nikolsburg (1866) wird der Ausbau strategischer Linien berührt und die Bedeutung der Eisenbahnen für strategische Zwecke ausgesprochen.

Die technische Vervollkommnung sowie die Aufstellung von Eisenbahnabtheilungen förderten die organisatorischen Einrichtungen für den Kriegsfall und beschleunigten die nothwendig gewordenen Reformen auf diesem Gebiete.



Im Jahre 1859 erschienen in Oesterreich ausführliche Bestimmungen über Durchführung von Militär-Transporten und datirt von diesem Zeitpunkte die Errichtung einer nach preussischem Muster organisirten Transportleitung des Kriegsschauplatzes und die erste Vorschrift für Militär-Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen (1862). Im Jahre 1863 wurde ein specieller Leitfaden für diejenigen Officiere verfasst, welchen die Leitung des militärischen Eisenbahnwesens zufiel. Im Jahre 1864 wurden besondere Bestimmungen behufs Regelung der Competenzen für die Transportleitung des Kriegsschauplatzes erlassen.

Kurz vor Ausbruch des preussisch-österreichischen Feldzuges sah sich die österreichische Kriegsverwaltung veranlasst, die Organisation und die Formirung von drei Feldeisenbahn-Abtheilungen anzuordnen. Die Wirksamkeit derselben wurde jedoch nur auf Wiederherstellung, Neuanlage und Zerstörung von Bahnen beschränkt, ohne dass eine Einbeziehung des Betriebes, beziehungsweise Transportwesens in die Obliegenheiten der erwähnten Eisenbahnabtheilungen erfolgte.

In Deutschland wurden die in den Kriegsjahren 1870/71 gemachten Erfahrungen bei der später erfolgten Neuorganisation verwerthet, und zwar wurde im Jahre 1872 eine neue Instruction über das Etappen- und Eisenbahnwesen ausgearbeitet und die Gesammtleitung einer Centralstelle, und zwar dem Chef des Eisenbahn-Feldwesens zugewiesen. Mit der Errichtung eines Eisenbahn-Regiments wurde die Formation des Eisenbahnwesens im Kriege in der Weise fortgesetzt, dass diesem Eisenbahn-Regimente nicht nur der Bau und die Wiederherstellung der Bahnen, sondern auch die Betriebsleitung übertragen wurde.

Die Selbstständigkeit des militärischen Eisenbahnwesens, sowohl hinsichtlich des Betriebes und des Betriebsmaterials ist in Deutschland gegenwärtig durch die Bau- und Betriebs-Compagnien unter der technischen Leitung von Militär-Eisenbahndirectoren erreicht.

Die gegenwärtige Kriegführung hat unter Berücksichtigung aller auf diesem grossen Gebiete gesammelten Erfahrungen, wodurch den Eisenbahnen mehr denn je ein erhöhtes Augen-

merk zugewendet ist, wichtige Ziele in der Aufstellung von Eisenbahn-Regimentern, sowie in der Anlage von Militärbahnen erblickt.

Solche Militärbahnen bestehen gegenwärtig in Deutschland und in Oesterreich-Ungarn. Deutschland besitzt die auch dem Vereine deutscher Eisenbahnen angehörige Militär-Eisenbahn vom Kummersdorfer Forst nach Berlin, Oesterreich-Ungarn die Militärbahnen Banjaluka-Doberlin und die k. k. Bosnabahn, welche Bahnen durch active Militärs verwaltet werden.

Die Functionen der Directoren, der Stations- und Streckenchefs, sowie der Stationsbeamten, werden von Oberofficieren, jene der Zugsführer und Stationsaufseher etc. von Unterofficieren und endlich jene der Magazins- und Streckenarbeiter von den Mannschaften ausgeübt.

Zweck dieser Militärbahnen ist, schon in Friedenszeiten die für den Transport in Kriegszeiten nothwendige Schulung mit den Mannschaften vorzunehmen. Die Organisation der Militärbahnen rücksichtlich des Transportdienstes ist eine Combination der bei den Privat-, beziehungsweise Staatsbahnen bestehenden Einrichtungen, und ist den Kriegszwecken angepasst.

Eisenbahn-Regimenter wurden im Laufe der jüngsten Zeit sowohl in Italien, Frankreich, Russland als auch in Oesterreich-Ungarn errichtet. Die organischen Bestimmungen für das Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment in der österreichisch-ungarischen Armee, beziehungsweise für das Eisenbahn- und Telegraphenwesen im Kriege, sind mit Circularverordnung des österreichisch-ungarischen Reichs-Kriegsministeriums vom 11. Juni 1883 nach erfolgter Allerhöchster Sanction in Wirksamkeit getreten.

Der Eisenbahndienst des Regiments im Felde umfasst insbesondere die Wiederherstellung zerstörter Eisenbahnen, die Theilnahme bei der feldmässigen Anlage neuer Bahnstrecken, die Unbrauchbarmachung von Eisenbahnen, sowie die Einleitung und provisorische Besorgung des Betriebes auf occupirten und wiederhergestellten Bahnen oder auf neu angelegten Eisenbahnstrecken, sowie die Regelung des Militär-Transportes auf den inländischen Bahnen. Zur obersten Leitung des ge-

sammten Feldeisenbahnwesens wird ein höherer Officier des Generalstabs-Corps als »Chef des Feldeisenbahnwesens« berufen und sind diesem für die Bahnen des Kriegsschauplatzes untergeordnet: die Feldeisenbahnleitungen mit den Linien- und Etappen-Commissionen zur Regelung des Militär-Transportes. Die Militär-Eisenbahndirectionen mit den Militär-Betriebsinspectionen und den Eisenbahnabtheilungen haben die Bestimmung, im gegebenen Falle die Führung des Betriebes occupirter Bahnen, die Eisenbahn-Compagnien, die Herstellung und Erweiterung der Bahnlinien und Anlage neuer Bahnen zu übernehmen.

Für die Bahnen ausserhalb des Kriegsschauplatzes sind dem Chef des Feldeisenbahnwesens untergeordnet die Centralleitung für den Militär-Transport auf Eisenbahnen, mit den Linien- und Etappen-Commissionen zur Regelung der Militär-Transporte auf den ausserhalb des Kriegsschauplatzes gelegenen Bahnen.

Die Obliegenheiten der genannten Militärbehörden sind in den organischen Bestimmungen enthalten.

In Kriegszeiten, welche von der Sistirung des regelmässigen Personen- und Gütertransportes begleitet sind, haben die Eisenbahnen im Allgemeinen folgende Aufgaben zu erfüllen: Die Truppenbewegungen zu vermitteln, den Transport von Waffen, Geschützen, Munition und Kriegs- sowie Verpflegsmateriale, Pferden etc. durchzuführen, sowie den Transport von Verwundeten zu besorgen.

In Friedenszeiten beschränkt sich die Transportthätigkeit der Eisenbahnen rücksichtlich des Militär-Transportes auf normale Truppenbewegungen, auf den Transport von Militärpersonen und Militärgütern, für welche specielle Bestimmungen mit den Eisenbahngesellschaften vereinbart sind.

Die wichtigsten Bestimmungen für den Militär-Transport auf Eisenbahnen sind in der diesfalls bestehenden Vorschrift (Circularverordnung des österreichisch-ungarischen Reichs-Kriegsministeriums vom 1. Jänner 1871, 3. Auflage, ex 1878) ersichtlich. Diese Vorschrift enthält in den allgemeinen Bestimmungen die Art und Weise, wie Eisenbahnen zu Militär-Transporten zu benützen sind, den Dienstverkehr zwischen den Militär-

Eisenbahnorganen, alle in Ausnahmsfällen zu beobachtenden Formalitäten und die Verpflichtungen der Bahnverwaltungen bezüglich der Fahrordnungen.

Die Vornahme der von den Eisenbahnverwaltungen projectirten neuen Fahrpläne ist an bestimmte Vorschriften gebunden und enthält die vom 1. April 1884 giltige Handelsministerial-Verordnung (Z. 619) hierüber sowohl für Eisenbahnen mit Normalbetrieb als auch für Localbahnen ausführliche Bestimmungen. Die Vorlage der Fahrplanentwürfe hat sowohl an das k. k. Handelsministerium als auch an das österreichische Kriegsministerium und an den k. k. Chef des Generalstabes zu erfolgen. Die Ingerenz der genannten Aufsichtsbehörden auf die Erstellung von Fahrplänen erstreckt sich vorwiegend auf die militärische Benützbarkeit der Züge.

Für die Beförderung des Transportmaterials (Personen, Pferde, Fuhrwerk und Geschütze, sowie Frachten-Transportwagen) sind besondere Bestimmungen zu beachten.

Die für den Militär-Transport verwendbaren Eisenbahnwagen sind:

a) Personenwagen. *b)* Gedeckte Güter- oder Last-, auch Kastenwagen genannt, und zwar: 1. für den Mannschafts-Transport, wenn sie mit Sitzbänken versehen sind; 2. für den Transport von Pferden und von Hornvieh, wenn sie im Innern eine Höhe von wenigstens 1·9 m haben und der Fussboden wenigstens 4 cm dick ist. *c)* Pferdewagen. *d)* Hornviehwagen und Stechviehwagen für Schlachtthiere (in Ausnahmsfällen und bei gelinder Witterung auch für den Pferdetransport). *e)* Offene Güter- und Lastwagen, als Lowries, Kohlenwagen mit beweglichen Wänden, Plateauwagen, und zwar: 1. für den Transport von Geschützen und Fuhrwerken; 2. für den Transport von Frachten, sofern diese gegen Nässe durch wasserdichte Decken geschützt werden können; 3. für den Transport von Pferden und Schlachtthieren, jedoch nur ausnahmsweise und wenn die Wagen Seitenwände von wenigstens 1·4 m Höhe haben; 4. in besonderen Fällen auch zum Mannschafts-Transporte, wenn sie mit Seitenwänden versehen sind und keine anderen Transportmittel zur Verfügung stehen. *f)* Kohlenwagen mit festen Wänden,

und zwar zum Transporte von Frachten bei Anwendung wasserdichter Decken, im Nothfalle auch für den Transport von Geschützen und Fuhrwerken, jedoch nur dann, wenn für die Beladung und Entladung Krahne zur Verfügung stehen.

Ueber alle aufgezählte Transportmittel, sowie über die Verladungsformen enthalten die erwähnten Vorschriften ausführliche Detailbestimmungen.

Die Vorschrift für den Militär-Transport auf Eisenbahnen umfasst noch die Instradirungs- und sonstigen Militär-Eisenbahn-Transportbehörden, die Grundsätze für die Instradirung kleinerer und grösserer Transporte, die Vorbereitung zum Transporte selbst, Ausführung des Transportes (Marsch zum Bahnhof, Bestimmungen über Pferdetransporte, Einwaggonirungen, das Verladen der Geschütze oder Fuhrwerke, die Befestigung der geladenen Geschütze, Einwaggonirung der Mannschaft, Auswaggonirung der Mannschaft und Pferde, das Abladen der Geschütze und Fuhrwerke und den Abmarsch vom Bahnhofe). Ueber Militär-Transporte sind noch allgemeine Normen in den §§ 69 und 70 der Eisenbahn-Betriebsordnung enthalten, und zwar über die Beförderung von Truppen oder Militäreffecten, sowie über die Einstellung des Betriebes im Belagerungszustande und in Kriegszeiten.

Der Transport von Kranken und Verwundeten in Kriegsfällen, sowie die Zusammenstellung der Eisenbahn-Sanitätszüge wird in der erwähnten Vorschrift für den Militär-Transport eingehend beschrieben. Zur Beförderung von Kranken- und Verwundeten, deren Zustand auch während des Transportes ein bettähnliches Lager und eine möglichst spitalmässige Pflege erheischt, werden eigene Eisenbahn-Sanitätszüge zusammengestellt und so ausgerüstet, dass jeder solche Sanitätszug als ein ambulantes Spital dienen könne.

Die Eisenbahn-Sanitätszüge werden derart ausgerüstet, dass dieselben unabhängig von allen äusseren Hilfsquellen eine Fahrt von mehreren Tagen unternehmen können. Die Activirung derartiger Sanitätszüge erfolgt nach der durchgeführten Mobilisirung und erlässt das Reichs-Kriegsministerium (oder in dessen Auftrag die Centralleitung für Militär-Transporte auf Eisenbahnen) die nöthigen Weisungen an die



Bahngesellschaften zur Concentrirung des Wagenmaterials. Bezüglich der vom souveränen Malteser-Ritterorden, Grosspriorat von Böhmen, zur Verfügung gestellten Sanitätszüge ergeht die Verständigung und Bezeichnung der Aufstellungspunkte vom Reichs-Kriegsministerium (oder in dessen Auftrag von der Centralleitung für Militär-Transporte auf Eisenbahnen) direct an diesen Orden.

Das »Normale für Eisenbahn-Sanitätszüge« enthält die Bestimmungen für die vorbereitende Adaptirung und für die definitive Einrichtung von Eisenbahnwagen zu Militär-Sanitätszwecken, weiters die Bestimmungen über die Verwendung, den Dienstbetrieb, die Gebühren und die Verrechnung, endlich die detaillirte Beschreibung der inneren Einrichtung eines Eisenbahn-Sanitätszuges.

Bezüglich der vom souveränen Malteser-Ritterorden beigestellten Sanitätszüge sind die mit Normal-Verordnungsblatt vom Jahre 1875 — 24. Stück — hinausgegebenen organischen Bestimmungen massgebend.

Hinsichtlich der Beförderung von Verwundeten und Kranken sind noch die besonderen Einrichtungen der österreichischen Gesellschaften vom rothen und weissen Kreuze, sowie des souveränen Malteser- und deutschen Johanniterordens besonders hervorzuheben. Alle diese Corporationen sind bestrebt, vereint mit den Eisenbahngesellschaften Erleichterung hinsichtlich des freiwilligen Sanitätsdienstes im Kriege zu erzielen, und wird der Transport von Verwundeten und Kranken durch die in neuerer Zeit immer mehr verbesserten Sanitätszüge wesentlich gefördert.

Zwischen den österreichischen Eisenbahnverwaltungen und dem souveränen Malteser-Ritterorden besteht ein Uebereinkommen, das den Zweck verfolgt, einen zweckmässigen und kriegshygienisch richtigen Transport der kranken und verwundeten Soldaten zu erreichen. Dieses Uebereinkommen wurde im Einvernehmen mit dem österreichischen Handelsministerium am 27. März 1876 abgeschlossen und enthält hauptsächlich folgende Punkte. Die dem Uebereinkommen beigetretenen Eisenbahnverwaltungen erklären sich bereit, eine Anzahl Lastwaggons, den erwähnten Transporten entsprechend, zu adap-

tiren und dem Malteserorden über Verlangen längstens vier Wochen nach erfolgter Aufforderung zuzustellen.

Der souveräne Malteser-Ritterorden (Grosspriorat von Böhmen) tritt den Bahnverwaltungen gegenüber vom Tage der erfolgten Beistellung in ein Miethverhältniss und entrichtet nebst den Transportgebühren noch eine mässige Leihgebühr.

Hinsichtlich der Rückstellung dieser Wagen finden sowohl bezüglich der Beschädigung als des Verlustes die Grundsätze der force majeur keine Anwendung, da der Orden verpflichtet ist, die Kosten der möglichen Folgen allein zu tragen. Im Sinne dieses Uebereinkommens sind die Bahnverwaltungen andererseits verpflichtet, die erste Zustellung der Wagen zur Formirung der Züge, dann nach Beendigung des Krieges den Rücktransport unentgeltlich zu besorgen.*)

Zwischen dem k. k. Reichs-Kriegsministerium und den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen besteht ein Uebereinkommen, giltig vom 1. März 1878, in welchem nebst der allgemeinen Verpflichtung der österreichisch-ungarischen Bahnen zur Beistellung von Fahrbetriebsmitteln und Betriebspersonale, Beistellung der Eisenbahnwaggons zu Militär-Transporten, Aushilfe mit Locomotiven und Betriebspersonen zur Durchführung von Militär-Transporten, auch über die Benützbarkeit der zu Militär-Sanitätszügen eingerichteten Eisenbahnwaggons Specialbestimmungen vereinbart sind. Den österreichischen Localbahnen wird in den Concessionsurkunden gleichfalls die Verpflichtung auferlegt, dem Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militär-Transporte und die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militär-Transporte, ferner den organischen Bestimmungen und der Dienstvorschrift für die Feldeisenbahn-Abtheilungen, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, beizutreten.

---

*) Siehe: Normale für Eisenbahn-Sanitätszüge. (Zu Präs.-Nr. 4265 ex 1880, A. V. Bl. 33.) Wien 1880, k. k. Hof- und Staatsdruckerei.



In der früher erwähnten Vorschrift für den Militär-Transport auf Eisenbahnen sind sowohl hinsichtlich des Transportes von Verpflegsartikeln und Schlachtvieh, von Militärfrachten, Pulver und sonstiger explodirbaren Frachten, sowie über alle hierbei zu beachtenden Vorsichtsmassregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt, ausführliche Detailbestimmungen enthalten.

Für die Beförderung von Militärpersonen und Militärgütern auf Eisenbahnen bestehen besondere Gebührentarife. Eine neue Auflage des Militärtarifes ist mit Circularverordnung des Reichs-Kriegsministeriums vom 28. December 1883, Nr. 7292, Armee-Verordnungsblatt 1883, 64. Stück, erfolgt.

Das diesem Gebührentarife zu Grunde liegende und mit sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen in den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie abgeschlossene Uebereinkommen, sowie der Militärtarif, sind mit 1. Jänner 1884 in Wirksamkeit getreten. Das Uebereinkommen enthält unter Hinweis auf die früher erwähnte Vorschrift für den Militär-Transport vom Jänner 1878 die Bestimmung, dass die Bezahlung der Bahngebühren sowohl für die Personenfahrten als auch für die Beförderung der Militärgüter auf Rechnung des Militär-Etat, unter gewöhnlichen Verhältnissen in der Regel gegen Baarbezahlung erfolgen solle.

Nichtsdestoweniger sind Bestimmungen vorgesehen rücksichtlich der Creditirung der Gebühren für Militär-Transporte im Mobilisirungsfalle, und besteht diesfalls bei sämmtlichen österreichisch-ungarischen Eisenbahngesellschaften eine Dienstvorschrift, welche alle jene Normen enthält, welche bei einer allgemeinen oder theilweisen Mobilisirung, Einberufung der Reservisten oder Landwehrmänner, mit Ausschluss der Waffenübungen, zu gelten haben und feststellt, wie die Transportirung für Rechnung des Militär-Aerars durchzuführen ist.

Das erwähnte Uebereinkommen vom 1. Jänner 1884 bestimmt ferner, dass im Abgangs- oder Beschädigungsfalle bei Militärsachen und Thiertransporten die Entschädigungen im Sinne des Betriebs-Reglements für österreichisch-ungarische Eisenbahnen vom 1. Juli 1874, bis zur Höhe der in denselben angegebenen Maximalbeträge geleistet werden.

Der Gebührentarif für Militär-Transporte auf den österreichischen Eisenbahnen enthält nebst den allgemeinen Bestimmungen noch die Nebengebühren zu den Frachtsätzen, die Nebengebühren für besondere Leistungen der Bahnen (Waggebühr, Nachnahme-Provision, Lagergelder, Frachtzuschlag für Werth- oder Lieferzeit-Interessen-Declarationen, Desinfectionsgebühren, Wagenverzögerungsgebühren etc.). Diesen Bestimmungen ist noch der Special- und Ausnahmetarif angefügt und wird gleichzeitig die Anwendung des Tarifes erläutert.

Der Tarifsatz für Personen, Kranke und Verwundete, Reisegepäck und Militärgüter aller Art, Thiere aller Art, Equipagen und sonstige Fuhrwerke mit Separatzügen, sowie die Modalitäten für die Benützung der Verbindungsbahnen sind in dem Militärtarif ausführlich enthalten.

In einem Anhange sind die Fahrbegünstigungen für Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen, für zurückbleibende Familien der bei einer Mobilisirung ausmarschirenden Militärpersonen (ferner für die k. k. österreichische und k. ungarische Finanzwache, dann für die k. k. Sicherheitswache) auf Grundlage eines speciellen Schemas normirt.

Die Benützung der Eisenbahnen für die freiwillige Sanitätspflege ist in einem Anhange im Gebührentarif für Militär-Transporte erläutert und ist in demselben fixirt, dass grössere Sendungen von Sanitätsmaterial und sonstige patriotischen Spenden der Vereine und Corporationen, dann alle Sendungen der vereinigten Reserve-Depôts, welche während der Mobilisirung unter der Bezeichnung der freiwilligen Sanitätspflege auf allen Bahnen zum Versandt gelangen, nach dem Militärtarife und für Rechnung der Heeresverwaltung befördert werden. Die Vergütung der Transportkosten erfolgt auf Grund der Frachtbriefe im Wege der Abrechnung zwischen den Verkehrsanstalten und den Militärbehörden. Ebenso werden alle Personen der freiwilligen Sanitätspflege für Rechnung der Heeresverwaltung befördert.

Die unter den Begriff Militär-Transport fallenden Personen und Güter werden, wie schon erwähnt, nach den Bestimmungen des Militärtarifes und der hierüber bestehenden Detailvorschriften befördert.

Im Bereiche der österreichisch-ungarischen Armee ist bei den Eisenbahnen stets die Bestimmung zu beachten, dass in jenen Fällen, wo Militärgüter, weiters Militärgepäck, Pferde oder Fuhrwerke nicht mit Personenzügen befördert werden sollen, die Beförderung mittelst Lastzügen in den von den Militär-Organen ausgefertigten Marschrouten ausdrücklich vorgeschrieben sein muss.

Einzelne reisende Militärpersonen von weniger als 25 Mann werden entweder mit gewöhnlichen Militär-Cartonbillets oder mit Bianco-Fahrkarten oder Militär-Zettelfahrkarten expedirt. Grössere Transporte von 25 Mann aufwärts und auch einzelne reisende Militärpersonen, welche Pferde oder Wagen mit sich führen, sowie jene Transporte, für welche die Gebühren creditirt werden, werden mittelst der Militär-Transportregister expedirt.

Die Rechnungslegung über Militär-Transporte ist eine selbstständige und bestehen hierüber zwischen den Eisenbahnverwaltungen besondere Vereinbarungen, und zwar auf Grundlage der allgemeinen Bestimmungen für die Verrechnung und Abrechnung der Gebühren aus den im Centralabrechnungs-Bureau zu behandelnden directen Verkehren.

Bei den österreichisch-ungarischen Bahnen werden über Militär-Transporte besondere Rechnungen geführt, und zwar über Militär-Fahrbillets, Recapitulationen der Rechnungen über Militär-Transporte aller Arten, weiters besondere Vormerke über mittelst Registers expedirte Militär-Transporte, sowie über mittelst Gepäckscheines abgefertigtes Militärgepäck, Militär-Zettelfahrkarten, über die mit Militär-Zettelfahrkarten expedirten Urlauber, über mit Güterkarten abgesendete Militärgüter, weiters Summarien der Rechnungen über mit Güterkarten abgefertigte Militärgüter, überdies Vormerke über die Verwendung von Militär-Transportregistern und Zusammenstellungen der Ergebnisse der Militärpersonen-Rechnungen.

Für alle Obliegenheiten der Eisenbahnen beim »Militär-Transport« sind gegenwärtig für die Organe der Eisenbahngesellschaften nahezu einheitlich festgestellte Bestimmungen in Kraft.

Thiertransporte.

In verhältnissmässig kurzer Zeit sind die gegenwärtig giltigen und umfangreichen Bestimmungen über Thiertransporte entstanden. Die diesbezüglichen Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Erlässe der Behörden sind namentlich in Oesterreich zu einer erschöpfenden Sammlung von Normen und Detailvorschriften geworden, welche für alle Bahnen Giltigkeit haben.

Ein grosser Theil der Bestimmungen über Thiertransporte ist hauptsächlich aus dem Bedürfnisse entsprungen, die Approvisionirung grosser Städte zu sichern und dem Umstande zuzuschreiben, dass in einem Theile Europas fast ununterbrochen ansteckende Thierseuchen herrschen, deren Abwehr nur bei Beachtung der gesetzlichen Vorschriften und bei gleichmässigen manipulativen Verrichtungen während des Eisenbahn-Transportes erzielt werden kann.

Die auf den Thiertransport bezüglichen Vorschriften beziehen sich hauptsächlich auf die Beförderung von: Wiederkäuern, Borstenvieh, Kleinvieh (Gänse, Hühner, Enten etc.), Pferden, Hunden, Wild- und Fleischsendungen und thierischen Producten.

Für diese aufgezählten Gruppen gelten allgemeine und besondere Bestimmungen, betreffend die Verladung sowie die zu derselben benützten Betriebsmittel (Specialwagen), die Beigabe von Begleitern, die Vorsichtsmassregeln während der Fahrt, die Haftpflicht der Eisenbahnen etc.

Für die Durchführung von Thiertransporten gelten gegenwärtig in Oesterreich insbesondere folgende Bestimmungen:

Die kaiserliche Verordnung vom 20. April 1854, R. G. Bl. Nr. 96 (Vorschrift für die Vollstreckung der Verfügungen und

Erkenntnisse der landesfürstlichen, politischen und polizeilichen Behörden).

Das allgemeine Handelsgesetzbuch vom 1. Juli 1863.

Das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 1. Juli 1874, sammt Nachträgen.

Die Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe.

Die Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen etc.).

Die Tarifbestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen, giltig zum Gebührentarife der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen.

Nebst diesen Bestimmungen sind noch die in jüngster Zeit entstandenen Gesetze zu berücksichtigen, welche die Beförderung lebender Thiere betreffen. Die kurze Bemerkung im Betriebs-Reglement (§ 40): »Kranke Thiere werden zur Beförderung nicht angenommen. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften«, ist seit Erscheinen des Betriebs-Reglements vom Jahre 1874 in einer den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Weise erweitert worden und sind speciell über Seuchenvorschriften ausführliche gesetzliche Bestimmungen in Oesterreich in Kraft getreten. Für derartige Transporte sind gegenwärtig besonders zu berücksichtigen: Zunächst die Verordnung des Ministeriums des Innern im Einvernehmen mit der obersten Polizeibehörde, vom 15. Februar 1855, R. G. Bl. Nr. 31, betreffend gesetzliche Vorschriften gegen Thierquälerei. Weiters das Gesetz vom 29. Februar 1880, betreffend die Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrankheiten, R. G. Bl. Nr. 35, das Gesetz vom 29. Februar 1880, betreffend die Abwehr und Tilgung der Rinderpest, R. G. Bl. Nr. 37, das Gesetz vom 29. Juli 1879, betreffend die Verpflichtung zur Desinfection bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen, R. G. Bl. Nr. 108, und das Gesetz vom 24. Mai 1882, R. G. Bl. Nr. 51, womit die strafrechtlichen Bestimmungen der oberwähnten Gesetze abgeändert werden. Ausser

diesen Gesetzen bestehen mehrere, von einzelnen Staaten abgeschlossene Uebereinkommen, Viehseuchen betreffend, und zwar das Uebereinkommen zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien vom 27. December 1878, R. G. Bl. Nr. 12 ex 1879, das Uebereinkommen vom 6. Mai 1881 mit Serbien, R. G. Bl. Nr. 86 ex 1882, das Uebereinkommen mit der Schweiz vom 31. März 1883, R. G. Bl. Nr. 123, und die Handelsconvention mit Frankreich vom 18. Februar 1884, R. G. Bl. Nr. 27.

Nebst diesen gesetzlichen Bestimmungen und Conventionen bestehen noch Durchführungsvorschriften zum Thierseuchen- und Rinderpestgesetze, mit welchen die Beschau in den Eisenbahnstationen, der Vorgang in den Ein- und Ausladestationen, die Beschaugebühren etc. geregelt werden. Ueberdies besteht zum Desinfectionsgesetz eine specielle Durchführungsverordnung (vom 7. August 1879, R. G. Bl. Nr. 109) und liegen zahlreiche Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichts- als Cassationshofes und des Verwaltungsgerichtshofes über die aus den Thiertransporten entstandenen Streitfälle vor. Als Ergänzung der Bestimmungen für den Eisenbahn-Transport sind Ministerial-Verordnungen und Erlässe des Handelsministeriums, des Ministeriums des Innern, des Justitz- und Ackerbauministeriums, sowie der k. k. Generalinspection und die Kundmachungen der betreffenden Landesstellen (Landesausschüsse) zu beachten.*)

Die Bestimmungen für Thierseuchen- und Rinderpestangelegenheiten sind in den Ländern der ungarischen Krone durch den Gesetzesartikel XX vom Jahre 1874 sammt Durchführungsverordnung vom 20. Jänner 1875, Zahl 1064 und Gesetzesartikel XXII vom Jahre 1880, sowie in einer Reihe von Ministerial-Erlässen festgestellt.

Im Vereinsgebiete gelten gleichfalls besondere gesetzliche Bestimmungen, und zwar über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen, weiters Ausführungsbestimmungen zu diesen Normen, sowie die tarifarischen und reglementarischen in den einzelnen Verbandsverkehren giltigen Modificationen.

---

*) Siehe übersichtliche Zusammenstellung der auf den Transport von Thieren bezüglichen Vorschriften, Erlässe, Tarife etc., zusammengestellt von Dr. Max Freih. v. Buschmann, Centralblatt für Eisenb. u. Dampfsch. Nr. 135, 136, 139, 141, XXIII. Jahrgang ex 1884.

Das allgemeine Handelsgesetzbuch enthält über den Transport lebender Thiere im Art. 424 nur allgemeine Haftbestimmungen, und zwar wird im Punkt 5 ausgesprochen, dass in Ansehung lebender Thiere für den Schaden nicht gehaftet wird, welcher aus der mit dem Transporte dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist. Im Punkt 6 des Art. 424 ist ausgesprochen, dass in Ansehung begleiteter Güter für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Ist eine der im erwähnten Artikel 424 zugelassenen Bestimmungen bedungen, so gilt zugleich als vereinbart, dass bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet werden soll, dass ein eingetretener Schade, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist. (Siehe § 67 des Betriebs-Reglements.)

Eine nach diesem Artikel bedungene Befreiung von der Haftpflicht kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist. (Siehe Art. 400 des Handelsgesetzbuches.)

Das österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement enthält namentlich in den §§ 40—44 über die Beförderung von lebenden Thieren Specialbestimmungen, und zwar betrifft § 40 Annahme, Ein- und Ausladen, Ausschliessung kranker und wilder Thiere. Die Art und Weise wie die Beförderung von lebenden Thieren erfolgt, ist insbesondere im § 40 des Betriebs-Reglements präcisirt. Als Norm gilt, dass lebende Thiere nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen werden. Der Absender, beziehungsweise Empfänger muss das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen und sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Zum Transporte wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Bei der Beförderung anderer lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die



Begleiter haben — sofern der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zulässt — ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transportes zu bewirken. Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

Für den Transport von Hunden und Pferden sind insbesondere die Bestimmungen der §§ 41 bis 43 des Betriebs-Reglements massgebend. Bei ersteren wird noch eine specielle Unterscheidung gemacht, ob solche Transporte als Gepäck- oder Fracht-, beziehungsweise Eilgut aufgegeben werden, bei letzteren wird unterschieden, ob diese Transporte Sendungen für die Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten bestimmt, andererseits ob dieselben Militär-, Cours- und Rennpferde oder gewöhnliche Sendungen sind. Ueber die Beförderung derartiger Transporte bestehen zahlreiche Specialbestimmungen, sowohl hinsichtlich der Transportabwickelung, als auch der Tarifirung.

Der § 44 regelt die Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere und wird diese nach besonderen, nur für Thiertransporte anwendbaren Grundsätzen bemessen. Diese Bestimmungen lauten:

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich auch nach den für den Güterverkehr im Betriebs-Reglement, Abschnitt III, enthaltenen Vertragsbedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stossen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die im § 40 geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn

zu vertretenden Beschädigung des zum Transporte benützten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so bilden sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen der vom Aufgeber declarirte Werth, falls aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge die Maximal-Entschädigungssätze:

300 fl. für ein Pferd, 100 fl. für ein Füllen bis zu einem Jahr, 150 fl. für einen Mastochsen, 100 fl. für ein Haupt-Rindvieh, 12 fl. 50 kr. für ein Kalb bis zu einem Jahr, 45 fl. für ein Mastschwein, 17 fl. 50 kr. für ein mageres Schwein, 5 fl. für ein Ferkel bis zu drei Monaten, 10 fl. für ein Schaf oder eine Ziege, 5 fl. für einen Hund, 50 fl. für 100 Kilogramm sonstiger Thiere.

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in solchen Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

Der § 45 betrifft die Lieferungszeit, welche ohne Unterschied, ob die Viehsendungen als Fracht oder als Eilgut aufgegeben worden sind, gleich jener für Eilgüter ist. Die Lieferungszeit berechnet sich nach den Bestimmungen des § 57 des Betriebs-Reglements.

Die Declaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat gleichfalls nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

Die Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe enthalten im Punkt 86 und jene für Localbahnen (Secundärbahnen etc.) im Punkt 81 Bestimmungen über Viehbegleiter.

Für die Beförderung von Thieren gelten die in den einzelnen Verkehren festgestellten Tarife und gilt als Grundsatz, dass die Fracht theils per Stück, nach fixem Normalgewicht, somit ohne Abwage, theils per Wagenladung nach dem Wagenraume berechnet wird.

In den Tarifen für Thiertransporte sind besondere, ausschliesslich für diese Transportgattung fixirte Nebengebühren enthalten, und zwar: Bespritzungsgebühren für Borstenvieh, Gebühren für Fütterung und Tränkung der Thiere während der Fahrt, Standgelder und Verpflegsgebühren für Thiere, welche nicht nach der im § 43 des Betriebs-Reglements fixirten Frist, innerhalb welcher der Abtrieb zu erfolgen hat, abgetrieben werden (zwei Stunden), Desinfectionsgebühren, Wagenreinigungsgebühren, Beförderungsgebühren für Thierbegleiter etc.

Die Bestimmungen des früher erwähnten Gesetzes vom 29. Februar 1880, betreffen die Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrankheiten, sowie den Schutz des inländischen Viehstandes gegen die Viehseuchen überhaupt und insbesondere die Abwehr und Tilgung einer Reihe von in diesem Gesetze aufgezählten Thierkrankheiten. Dieses Gesetz enthält ferner die Massregeln zur Abwehr der Einschleppung ansteckender Thierkrankheiten in das Geltungsgebiet des Gesetzes, die Massregeln zur Verhinderung der Weiterverbreitung, die obligatorischen Bestimmungen rücksichtlich der Beibringung von Viehpässen im inländischen Verkehre, die Bestimmungen über Beaufsichtigung der Märkte und Viehschauen, die Vorschriften beim Transporte auf Eisenbahnen und Schiffen, die besonderen Vorschriften für einzelne ansteckende Thierkrankheiten, für Schlachtviehmärkte und öffentliche Schlachthäuser, die Fixirung der Ersatzbeträge für polizeilich getödtete Thiere, die Bestreitung der durch die Vorkehrungen bei Thierseuchen erwachsenden Kosten, Strafbestimmungen und die Instruction über das Verfassen der Seuchenberichte.

Die im § 16 dieses Gesetzes enthaltenen Vorschriften über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen normiren im wesentlichen Folgendes: Bei Beförderung von Wiederkäuern auf Eisenbahnen und Schiffen ist zu beobachten, dass die Transporte beim Ein- und Ausladen in den hiezu bestimmten

Stationen, welche von der politischen Landesbehörde im Einvernehmen mit der Generalinspection der österreichischen Bahnen periodisch verlautbart werden, von Thierärzten oder sonstigen Sachverständigen zu untersuchen sind.

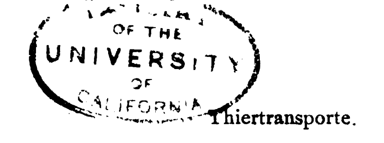
Die Ausladung der Thiere darf im Allgemeinen nur am Bestimmungsorte erfolgen. Schlachtvieh darf nicht gemeinschaftlich mit Zucht- oder Nutzvieh zur Versendung gebracht und auch nicht in demselben Eisenbahnwagen oder auf demselben Schiffe verladen werden. Aus einem fremden Lande eingeführtes Schlachtvieh darf nicht mit einheimischen Wiederkäuern in demselben Zuge oder auf demselben Schiffe verladen werden.

Ueber die Mitwirkung der Eisenbahnverwaltungen bei Durchführung der Vorschriften zur Hintanhaltung und Unterdrückung der Rinderpest liegen zahlreiche Ministerial-Erlässe vor. Die Aufgabsstationen werden in behördlichen Verfügungen dafür verantwortlich gemacht, dass Thiere und thierische Producte nicht ohne die jeweilig vorgeschriebenen Certificate, beziehungsweise Viehpässe, zum Transporte aufgenommen werden. — Ueber Certificate, Viehpässe, Beschaugebühren, Tränkung, Bespritzung von Thieren etc. bestehen gleichfalls zahlreiche Erlässe, Verordnungen und Vorschriften der Aufsichtsbehörden.*)

Das Gesetz vom 29. Februar 1880, betreffend die Abwehr und Tilgung der Rinderpest, enthält Massregeln gegen die Einschleppung der Rinderpest in das Geltungsgebiet dieses Gesetzes, die Bestimmungen über die Einfuhr aus nicht verseuchten Gegenden, das Einfuhrverbot, die Grenzsperre, die Verkehrserleichterungen, die Viehbeförderung auf Eisenbahnen, die Massregeln zur Verhinderung der Weiterverbreitung und zur Tilgung der Rinderpest im Geltungsgebiete dieses Gesetzes, die Massregeln bezüglich der Pest bei Schafen und Ziegen, die Normen über den Ersatz polizeilich getödteter Thiere und vertilgter Gegenstände, die Bestreitung der durch die Vorkehrungen gegen die Rinderpest erwachsenden Kosten, die Strafbestimmungen etc.

*) Siehe 64. Heft der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen, zusammengestellt von Dr. Max Freih. v. Buschmann. Wien, k. k. Hof- und Staatsdruckerei, 1884.





Was die im § 4 des Gesetzes enthaltenen Verkehrserleichterungen betrifft, so wird in denselben bestimmt, dass die Landesbehörde des angrenzenden Verwaltungsgebietes unter gewissen Voraussetzungen die Zulassung für nachbezeichnete Transporte aus nicht verseuchten Gegenden des Landes, in welchem die Seuche herrscht, bewilligen kann, und zwar für den Transport von Schlachtvieh nach solchen Orten, in welchen öffentliche Schlachthäuser bestehen, für den Transport von vollkommen trockenen Häuten, Knochen, Hörnern, Hörnerspitzen und Klauen, gesalzenen und getrockneten Rinderdärmen, Saitlingen, ungeschmolzenem Talg in Fässern und Wannen, Kuhhaaren, Schweinsborsten, Schafwoll- und Ziegenhaaren, insofern letztere Gegenstände in Säcken oder Ballen verpackt sind. Solche Transporte dürfen auf Eisenbahnen oder auf dem Wasserwege nur unter Beobachtung besonderer Beschränkungen und Vorsichten stattfinden. Rücksichtlich des Transportes von Schlachtvieh nach Orten, in welchen öffentliche Schlachthäuser bestehen, wird bestimmt. dass solche Schlachthäuser in unmittelbarer Verbindung mit dem Schienenwege oder dem Landungsplatze der Schiffe stehen müssen. Ueber die Durchführung dieser Bestimmungen bestehen ebenfalls Erlässe des k. k. Handelsministeriums und des Ministeriums des Innern.

In § 10 des Rinderpestgesetzes ist die Viehbeförderung auf Eisenbahnen in der Weise festgestellt, dass Wiederkäuer innerhalb des im § 9 bezeichneten Grenzgebietes zur Weiterbeförderung nur auf bestimmten Eisenbahnstationen und auf Grund vorschriftsmässig ausgestellter Viehpässe übernommen werden dürfen. Die Landesbehörde hat im Einvernehmen mit der Generalinspection der österreichischen Bahnen die Eisenbahnstationen zu bestimmen, auf welchen die Verladung von Wiederkäuern stattfinden kann. Ueber den Stand der Rinderpest, welcher von den Landesbehörden den Eisenbahnen stets bekannt gegeben wird, führen die Bahnverwaltungen genaue Evidenz und werden die Stationen hierüber entsprechend verständigt.

Das Gesetz vom 19. Juli 1879, betreffend die Verpflichtung zur Desinfection von Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen, R. G. Bl. Nr. 108, enthält die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltungen, alle Wagen, in welchen Wiederkäuer, Schweine,

Pferde, Esel und Maulthiere befördert werden, einem Desinfectionsverfahren zu unterziehen, und ist dieses Verfahren auch auf zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken für die Beförderung der Thiere benützten Geräthschaften, Treppen, Rampen, Streumaterialien, Ein- und Auslade- und Viehauftriebplätze anzuwenden. Zur Vornahme der Desinfection werden vom Handelsministerium nach Vernehmung der Bahnverwaltung Stationen bestimmt, nach welchen die Wagen von jenen Ausladeorten, wo die Desinfection nicht durchgeführt werden kann, ohne Verzug zu bringen und wo sie dem vorgeschriebenen Verfahren zu unterziehen sind. Die Bahnen sind berechtigt, für die mit der Ausführung der Desinfection, beziehungsweise Vertilgung des Düngers und der Streumaterialien verbundenen Kosten eine Gebühr zu erheben, deren Höhe von dem Handelsministerium von Zeit zu Zeit bestimmt und bekannt gegeben wird.

Das Gesetz über die Desinfection der zur Beförderung thierischer Producte verwendeten Wagen bestimmt im § 8, dass dieselbe in folgenden Fällen einzutreten habe: Nach jedesmaliger Beförderung von trockenen oder nur einer vorläufigen Bearbeitung unterzogenen thierischen, inbesondere von Wiederkäuern stammenden Rohproducten aus seuchenfreien Gegenden eines von der Rinderpest verseuchten Landes, von Fleisch und Häuten, eventuell von anderen thierischen Theilen aus Schlachthäusern an der Grenze, von Fleisch und Häuten, welche von Rindern, Schafen und Ziegen herrühren, die, als der Rinderpest oder Lungenseuche verdächtig, getödtet oder, ohne der Rinderpest verdächtig zu sein, in verseuchten Orten oder verseuchten Bezirken geschlachtet worden sind.

Die Art des der Transportunternehmung zu liefernden Nachweises der bezeichneten Umstände wird im Verordnungswege bestimmt, ebenso festgesetzt, inwiefern die Verpackungsmittel zu vertilgen sind.

§ 12 enthält die Bestimmung, dass Derjenige, welcher die ihm bezüglich der Anordnung, Ueberwachung oder überhaupt der Desinfection obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllt, nach den Bestimmungen des Rinderpestgesetzes bestraft wird und fliessen die Geldstrafen in den Staatsschatz.

Die Methode der Desinfection der Viehwagen, welche zu lebhaften Controversen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und der Regierung führte, wird gegenwärtig bei den einzelnen Eisenbahnen in verschiedener Weise durchgeführt.

Die Modalitäten bei der Desinfection von Eisenbahnwagen sind im Desinfectionsgesetze (§ 10) enthalten und in der Durchführungsvorschrift zum Desinfectionsgesetze, sowie mit nachträglich erschienenen Ministerial-Erlässen präcisirt worden.

Gegenwärtig wird mit Carbolsäure oder Kupfervitriol oder Chlorkalk oder mit heissen Wasserdämpfen desinficirt. Die Frage der Desinfection ist heute noch als ungelöst zu betrachten, und beschäftigen sich mit derselben sowohl die leitenden Kreise in Oesterreich als auch in Deutschland, um auf Basis der gemachten Erfahrungen ein dem Zwecke am besten entsprechendes Verfahren zu ermitteln. Der Schwerpunkt beim Desinfectionsverfahren liegt darin, die Beseitigung der contagiösen Stoffe zu veranlassen, aber auch die Schonung des Betriebsmateriales im Auge zu halten, sowie Beschädigungen der nach vollzogener Desinfection in desinficirte Wagen verladenen Güter zu vermeiden.

Dass durch die Desinfection der Güterwagen auch Beschädigungen von Gütern erfolgen können, wenn die Reinigung vor der Neuverladung nicht ordnungsmässig erfolgt, ist eine mit dem Desinfectionsverfahren verbundene Gefahr, welche besondere Vorschriften sowohl seitens der Aufsichtsbehörde, als auch der Eisenbahnverwaltungen für den allgemeinen Güterverkehr nothwendig gemacht hat. — Auch in Deutschland wurden diesfalls besondere Verfügungen getroffen. Der Minister für öffentliche Arbeiten hat den preussischen Staatseisenbahn-Directionen in einem vom 5. Mai 1884 datirten Erlasse bekannt gegeben, dass wiederholt Fälle vorgekommen sind, in welchen leicht empfindliche Güter, wie Kaffee, Mehl, Reis und dergleichen, welche in mit Chlorkalk oder Carbol desinficirte, anscheinend geruchfreie und häufig lange nach der Desinfection zu anderen Transporten verwendete Güterwagen verladen wurden, gleichwohl den Geruch dieser Desinfectionsmittel angenommen haben und in Folge dessen entwerthet worden sind. Auch sind Fälle vorgekommen, dass in einem

mit Chlorkalk desinficirten Wagen Thiere verladen worden sind, welche durch das im letzteren entstandene Chlorgas vergiftet wurden, oder den Geruchsinn verloren haben. Die Eisenbahndirectionen wurden in Folge dessen beauftragt, die Desinfection der Viehwagen mit Chlorkalklösung und roher Carbolsäure möglichst zu vermeiden, und sich ausschliesslich der heissen Wasserdämpfe und heissen Wassers, in Verbindung mit alkalischer Lauge, als Desinfectionsmittel zu bedienen. — Die Desinfection von Wagen wird in dem Augenblicke in ein neues Stadium treten, wenn einerseits ein allen Zwecken entsprechendes Desinfectionsverfahren gefunden sein wird, andererseits die Verladung von Thieren bei allen Eisenbahnen in Wagen erfolgt, welche ausschliesslich nur zum Thiertransport bestimmt sind.

Bei der Beförderung von Wildsendungen bestehen schon im Hinblick auf die Nothwendigkeit des Thierschutzes und die rationelle Erhaltung des Wildstandes specielle Vorschriften. In erster Linie sind die für jedes Kronland erlassenen Jagdgesetze, sowie Vogelschutzgesetze, mit welchen die Schiess- und Schonzeit der einzelnen Thiergattungen fixirt ist, massgebend.

Die Stationen werden sowohl über die innerhalb der österreichisch-ungarischen Monarchie als auch in den Nachbarstaaten diesfalls bestehenden Vsrbote, von den einzelnen Verwaltungen im Dienstwege informirt. Für die einzelnen Staaten- und Ländergebiete gelten selbstverständlich andere normative Bestimmungen. In Oesterreich-Ungarn sind im Allgemeinen die Hauptprincipien der Schonzeit in den einzelnen Kronländern nahezu identisch und alle abweichenden Bestimmungen rücksichtlich des zu beachtenden Zeitpunktes der Schonzeit ausschliesslich von den klimatischen Verhältnissen der einzelnen Kronländer abhängig und werden diese Abänderungen von den Landesregierungen dementsprechend auch festgestellt.

Im Allgemeinen gilt als Norm, dass während der fixirten Schonzeit derartige Sendungen von den Aufgabsstationen zurückzuweisen sind. — Für Fische und Krebse gelten ähnliche Bestimmungen rücksichtlich der Schonzeit.

Ueber Fleischsendungen (Transport von Fleisch und geschlachteten Hausthieren) bestehen gleichfalls besondere Vor-

schriften und ist insbesondere zu berücksichtigen, dass solche für den Handels- und Marktverkehr bestimmte Sendungen nach den diesfalls bestehenden Handelsministerial-Verordnungen (Nr. 29778 vom 21. August 1884 und Nr. 38549 vom 8. November 1884) zur Beförderung auf Eisenbahnen und Schiffen nur dann übernommen werden dürfen, wenn sie mit Certificaten über die am Schlachtorte ordnungsmässig vorgenommene Beschau gedeckt sind. — Diese Verordnungen finden nur auf Sendungen rohen Fleisches oder frisch geschlachteter Thiere, nicht aber auf solche von bereits auf irgend eine durchgreifende Weise zubereiteten, nicht mehr in rohem, frischem Zustande befindlichen Fleischwaaren, wie auf geräuchertes oder gepöckeltes Fleisch, auf Würste u. dgl. Anwendung.

Der Transport von Fleisch und geschlachteten Hausthieren ist in Oesterreich noch nicht genügend entwickelt. Mit der fortschreitenden Verbesserung der für derartige Transporte bestimmten Specialwagen, sowie bei Ausbreitung der diesfälligen Verkehrsbeziehungen dürften neue Gesichtspunkte zu Tage treten und voraussichtlich wesentlich erweiterte Transportbestimmungen erforderlich werden.

Der Reclamationsdienst und die Haftbestimmungen der Eisenbahnen.

In den früheren Abschnitten wurde dem Leser die Möglichkeit geboten, das beförderte Gut in allen Stadien, von der Aufgabe bis zur Verrechnung, Verladung und Abgabe in der Bestimmungsstation zu verfolgen. So lange das Transportgeschäft nach normalen Grundsätzen durchgeführt und der Transport in der Weise abgewickelt wurde, dass der frachtbriefliche Adressat in den Besitz seines der Bahn anvertrauten Gutes gelangte, kamen ausschliesslich die allgemeinen gesetzlichen, sowie reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen für das Frachtgeschäft in Anwendung.

Wesentlich verändert sind jedoch die Grundsätze des Transportdienstes, wenn, wie dies bei der auf Eisenbahnen vorkommenden grossen Güterbewegung erklärlich ist, die verschiedenartigsten Anstände constatirt werden, welche theils durch den Transport selbst hervorgerufen werden, theils in der natürlichen Beschaffenheit der Güter Erklärung finden. Für die Beurtheilung dieser Fälle sind nebst den erwähnten Gesetzen und Reglements noch besondere Haftbestimmungen zu berücksichtigen.

Die Art und Weise, wie die Constatirung derartiger Reclamationsfälle durch die Stationen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen erfolgt, wie der Reclamationsdienst organisirt ist und die Haftbestimmungen für die Eisenbahnverwaltungen unter einander Anwendung finden, werden in den nachfolgenden Auseinandersetzungen geschildert werden.

Der Reclamationsdienst bildet bei jeder Eisenbahn einen speciellen Dienstzweig. Das Reclamationsbureau, ob dasselbe Transportabtheilung, Abtheilung für den gesammten Reclamationsdienst, oder wie immer bezeichnet wird, ist gleichsam als eine internationale Institution zu betrachten.

Zwischen sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen, die in gegenseitigem Verkehre stehen und bei welchem directer Wagenübergang, directe Verrechnung und directe Abrechnung stattfindet, besteht ein ununterbrochener, auf präcise Vereinbarungen basirter Contact. Für die Durchführung der Reclamationsanstände gilt im Allgemeinen der Grundsatz, dass die in einem bestimmten Anschlussverkehre vorkommenden Reclamationsfälle auch nach den in diesem Verkehre giltigen Bestimmungen zu beurtheilen und zu ordnen sind.

Die Basis des Reclamationsverfahrens bilden die in einem früheren Capitel erwähnten gesetzlichen, tarifarischen und reglementarischen Bestimmungen, behördliche Erlässe, Kundmachungen etc.

Rücksichtlich des Gütertransportes im Anschlussverkehre und des Reclamationsverfahrens gelten die diesbezüglich mit den in- und ausländischen Anschlussbahnen abgeschlossenen Uebereinkommen. Das für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns giltige Uebereinkommen vom 1. Juni 1881 ist in zwei Hauptgruppen eingetheilt, und zwar sind rücksichtlich der Haftpflicht und des Reclamations-, beziehungsweise Manipulationsdienstes, ziemlich erschöpfende Detailbestimmungen festgestellt und diese strenge gegliedert.

Wenn auch heute jede Eisenbahnverwaltung specielle Vorschriften an ihre Organe für den internen Manipulationsdienst erlässt, so ist gegenwärtig der Uebergangsdienst, welcher die Grundlage einer gleichmässigen Transportabwickelung bildet, in Oesterreich-Ungarn nahezu einheitlich festgestellt. Ebenso ist das Reclamationsverfahren einheitlich geregelt.

Das österreichisch-ungarische Betriebs-Reglement, als Ausgangspunkt für den gesammten Manipulationsdienst betrachtet, enthält nebst den Haftbestimmungen für die Eisenbahnen (das Gleiche gilt rücksichtlich des Vereins-Betriebs-Reglements für die Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-

Verwaltungen) die Weisung, dass über die verschiedenartigen Reclamationen die eingehendsten Recherchen anzustellen und über Auffordern dem Berechtigten actenmässige und genaue Mittheilungen über das Resultat derselben zu geben sind. Jede angemeldete Reclamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Documente, und wenn das Gut empfangen wurde, mit dem Frachtbriefe belegt, binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist einzubringen, und muss die Reclamation von der betreffenden Eisenbahn mit thunlichster Beschleunigung beantwortet und erledigt werden. Die Durchführung derartiger Reclamationen erfolgt in zwei Stadien. Das erste Stadium ist die Constatirung seitens der Stationen, das zweite Stadium die Bescheidung des Reclamanten und die eventuelle Feststellung der Haftpflicht für die am Transporte betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Die Reclamationen erstrecken sich im Allgemeinen auf Güteranstände bei Sendungen, welche nicht rechtzeitig am Bestimmungsorte anlangen (Lieferzeit-Reclamationen), auf Anstände für zu viel berechnete Gebühren (Porto-Reclamationen), auf Anstände rücksichtlich der Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, auf Ablieferungshindernisse (Nichtbezugs-Reclamationen, siehe auch S. 160) und auf Reclamationen über Verluste (Abgänge), sowie Reclamationen über Werthsverminderungen (Gewichtsabgänge und Beschädigungen). Eine für sich abgeschlossene Gruppe von Reclamationen sind Zollanstände (siehe S. 150), sowie Reclamationen, welche gefundene Gegenstände betreffen.

Die Schilderung des Reclamationsdienstes, soweit er die Stationen und die Verwaltungen betrifft, sowie die Manipulation in den Stationen soll gleichzeitig mit der Besprechung der am häufigsten vorhommenden Anstände erfolgen. Zunächst ist es nothwendig, den Wirkungskreis der Reclamations-Bureaux näher zu beleuchten. Der Zweck der Reclamations-Bureaux ist, gestützt auf sämmtliche bestehende Transportbestimmungen, für den Localverkehr im eigenen Wirkungskreise und für den Anschlussverkehr, gebunden durch die vereinbarten Uebereinkommen, die Ordnung aller ressortmässigen Transportanstände anzustreben und die für die gegenseitige



Haftung massgebenden Grundsätze festzustellen, um die Reclamationen schnell, gründlich und mit möglichster Uebereinstimmung direct oder im Wege commissioneller Berathungen zu erledigen.

Zur Abwickelung der beim Gütertransporte vorkommenden Anstände sind den Reclamations-Bureaux im Allgemeinen folgende Agenden zugewiesen: Die Evidenz und Controle der von den Stationen der eigenen und der fremden Bahnen gemeldeten Colli-Abgänge und -Ueberschüsse, die zur Ordnung dieser Mängel erforderliche directe Correspondenz mit den Stationen der eigenen Bahn und mit den Reclamations-Bureaux, eventuell auch mit den Stationen fremder Bahnen, die Erhebungen über die bei den Transporten vorkommenden Verluste, Beschädigungen der Güter und Gewichtsabgänge, die Erhebungen über eingelangte Reclamationen rücksichtlich Lieferfristüberschreitungen, die Evidenz und Controle der von den Stationen der eigenen und fremden Bahnen als unbestellbar gemeldeten Güter, Einleitung der Ordnung solcher Anstände, eventuell die Veranlassung des Verkaufes oder der Vernichtung solcher Güter. Die Reclamations-Bureaux der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen sind noch überdies betraut mit der Entgegennahme aller im in- und ausländischen Anschlussverkehre von den Reclamations-Bureaux der in- und fremdländischen Bahnen angemeldeten Anstände über alle Gegenstände des Transportes, mit der Entgegennahme von Reclamationsbeschwerden der Parteien, mit der Einleitung und Ausführung von Erhebungen über jeden einzelnen Reclamationsfall, mit der Controlirung der Meldung gefundener Gegenstände und Ueberwachung der Gebarung mit denselben, mit der Ausarbeitung von Conceptsentwürfen zur Endbescheidung der Parteien und mit der diesfälligen Verständigung der eigenen Stationen und der fremden Bahnen, mit der Obliegenheit, in streitigen Reclamations-Angelegenheiten eventuell Ausgleiche zu versuchen, mit der Einleitung des Verkaufes überzähliger Güter, welche nicht zur Begleichung correspondirender Abgänge Verwendung finden konnten, mit der Vornahme von Nachforschungen in den Magazinen und mit der Evidenzführung über gefundene Gegenstände (in Waggons und in den Wartesälen zurückgelassene Gegenstände).

Bei einigen Eisenbahnverwaltungen fällt in die Competenz dieses Bureau auch die Durchführung der Porto-Restitutionen (Differenzen bei zu viel gezahlten Fahrgebühren beim Personentransporte und Frachtdifferenzen beim Gütertransporte), die Behandlung aller Differenzen bei Avisirung von Nachnahmen und sofern nicht für manipulative Einrichtungen ein specielles Bureau besteht, die Behandlung aller sonstigen Manipulationsanstände, Fahrgebühren-Nachzahlungen, Anstände beim Thiertransporte, Zollanstände etc.

Inwieweit diese Competenzen den genannten Fach-Bureaux voll oder zum Theile übertragen werden, ist von der Organisation der betreffenden Eisenbahnverwaltung abhängig. Wünschenswerth wäre es jedenfalls, dass auch in dieser Richtung ein gleichmässiger Vorgang bei allen Eisenbahnen angestrebt würde, da nur durch gleichmässige Normen die schnelle Austragung von Reclamationen, wie sie allgemein gewünscht wird und nothwendig ist, thatsächlich vollkommen erreicht werden kann.

Das wiederholt beantragte, jedoch nicht activirte Project eines gemeinschaftlichen Reclamations-Bureau mit streng geregelten Competenzen wurde zum Theile auch aus dieser Ursache angeregt.

Die Ordnung aller Reclamationen erfolgt auf Grundlage der für die Eisenbahnen giltigen Haftbestimmungen. Die Haftpflicht der Eisenbahnen bei der Beförderung von Gütern ist im fünften Titel des vierten Buches des allgemeinen für Oesterreich, bez. Deutschland giltigen Handelsgesetzbuches in den Artikeln 395—397, 400, 401, 408, 423, 424 und 426—431, sowie im deutschen und österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglement, beziehungsweise im Vereins-Betriebs-Reglement in den §§ 62—70 enthalten. In diesen Bestimmungen wird der Umfang der Haftpflicht im Allgemeinen und die Haftpflicht der Eisenbahnen für ihre Leute ausgesprochen, desgleichen sind in den erwähnten Bestimmungen der Umfang und die Zeitdauer der Haftpflicht, die besonderen Beschränkungen der Haftpflicht, der Geldwerth der Haftung bei Verlusten und Beschädigungen, die Haftpflicht und der Geldwerth der Haftung für Versäumnisse der Lieferungszeit normirt.

Diese Bestimmungen regeln das Verhältniss der Eisenbahnen zum befördernden Publicum und umfassen alle jene Grundzüge der Ersatzpflicht, welche für die einzelnen Staatengebiete gelten.

Fast jeder Absatz dieser Normen hat zu den verschiedenartigsten Rechtsanschauungen, zu den widersprechendsten richterlichen Erkenntnissen geführt und eine specielle Eisenbahn-Literatur erzeugt.

Was über die Haftpflicht der Eisenbahnen beim Güterverkehr in den Commentaren und Nachschlagewerken von Dr. Eger, v. Hahn, Ruckdeschel, Dr. Röll, Dr. Epstein u. v. A. enthalten ist, bildet die allgemeine und specielle Besprechung der beim Eisenbahnverkehre in Folge vieldeutiger Bestimmungen entstandenen Streitigkeiten aus dem Titel der Haftpflicht, und bekräftigt die schon an anderer Stelle ausgesprochene Nothwendigkeit, die gegenwärtig noch nicht abgeschlossene Eisenbahngesetzgebung für das Transportgeschäft auf der Basis eines erschöpfenden Transportrechtes neu umzugestalten.

Nebst diesen allgemeinen Haftbestimmungen sind überdies zahlreiche, für bestimmte Schadenfälle vorgesehene Haftbestimmungen giltig, von welchen bei den einzelnen Formen von Reclamationsanständen noch gesprochen werden soll.

Die allgemeinen Haftbestimmungen erhalten eine wesentliche Verschiebung durch die Begriffe bösliche Handlungsweise und vis major (höhere Gewalt).

Für die Haftpflicht der Eisenbahnen ist die »bösliche Handlungsweise« von besonderer Bedeutung, indem beim Eintritte derselben eine erweiterte Schadenersatzleistung stattfinden muss. Im Art. 396 des H. G. B. ist hierüber Folgendes bestimmt. Wenn dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen. Der § 68, letzte alinea des Betriebs-Reglements normirt, dass im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute, die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden kann. (Siehe auch Art. 400 des H. G. B.) Der Schadensberechnung wird in

einem derartigen Falle nicht allein der gemeine Handelswerth, respective der gemeine Werth des Gutes am Ort und zur Zeit der Ablieferung zu Grunde gelegt; die Entschädigungspflicht besteht für den vollen Schaden, welcher dem Reclamationsberechtigten durch den Verlust oder die Beschädigung des Gutes entstanden ist. Eine Definition des Ausdruckes »bösliche Handlungsweise«, welcher nur noch im Art. 427 des H. G. B. vorkommt, ist im Handelsgesetzbuche nicht enthalten. Im Allgemeinen wird nach vorliegenden Auslegungen des Handelsgesetzbuches die bösliche Handlungsweise angenommen, wenn der Schaden der bestimmten Absicht des Thäters entspricht, der Schuldige durch sein pflichtwidriges Handeln zwar die Beschädigung nicht unmittelbar bezweckte, wenn er sich aber bei seinem Verfahren der damit verbundenen Gefahr bewusst war, somit nicht nur die eigentliche böse Absicht, sondern auch ein hoher Grad der Sorglosigkeit vorliegt. — Eine Reihe von richterlichen Erkenntnissen liegt über den Begriff der böslichen Handlungsweise sowohl in Oesterreich-Ungarn als auch in Deutschland vor. Als bösliche Handlungsweise wird beispielsweise Entwendung durch die Leute der Eisenbahn verstanden. (Entsch. d. österr. O. G. H. vom 10. September 1877.) Ebenso kann nach einer Entscheidung des R. O. H. G. vom 18. Februar 1874 ein der böslichen Handlungsweise entsprechender Grad grober Nachlässigkeit gefunden werden, wenn bei dem Betriebe einer Bahn zahlreiche Verluste oder Beschädigungen immer auf dieselbe Ursache zurückzuführen sind, ohne dass wirksame Massregeln dagegen ergriffen werden. Dagegen ist ungenügende Sicherstellung der beladenen Eisenbahnwagen gegen Diebstahl, nach einem Erkenntnisse des R. O. H. G. vom 25. November 1874, nicht als bösliche Handlungsweise zu betrachten.

Die bösliche Handlungsweise wird auch bei Bemessung von Ersätzen für Lieferfristüberschreitungen als eine Beschränkung der Bestimmungen des § 70 des Betriebs-Reglements betrachtet, u. zw. gelten unter normalen Verhältnissen die im § 70 festgesetzten Entschädigungsnormen, insofern nicht die Versäumniss der Lieferfrist durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt ist. In diesem Falle wird der

effective Schaden als Basis für die Entschädigungsleistung angenommen. (Siehe Art. 427 des Handelsgesetzbuches und §§ 31, 39, 45 und 70 des Betriebs-Reglements.)

Der Begriff der höheren Gewalt (vis major, force majeur, act of God) ist im Art. 395 des Handelsgesetzbuches nicht präcisirt und wird in demselben nur ausgesprochen, dass der Frachtführer für den Schaden haftet, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch »höhere Gewalt« entstanden ist. Die Definition dieses Begriffes ist von hervorragenden Eisenbahnjuristen, wie: Goldschmidt, v. Hahn, Exner, Mittermaier, Koch, Wehrmann, Hillig, Eger, Puchelt u. v. A. in den verschiedensten Formen gegeben worden, und liegen auch über derartige Streitfälle die widersprechendsten richterlichen Erkenntnisse vor.

Im Allgemeinen werden unter vis major verschiedene Ereignisse beim Gütertransporte gezählt, die »wegen ihrer elementaren Wucht durch menschlichen Widerstand nicht überwunden werden können«. Es wird nach Goldschmidt vom Frachtführer verlangt: »die Anwendung auch ausserordentlicher, durch die Umstände irgend motivirter Vorsichtsmassregeln«; »die sorgsamste Obhut«; »die Entfaltung der grössten Umsicht und Sorgfalt, welche nach den concreten Verhältnissen vernünftigerweise verlangt werden kann.« Sind aber diese Bedingungen erfüllt, entfällt die Haftung.

Nach Prof. Dr. A. Exner soll für den Begriff vis major ein objectiver Massstab gefunden werden und die Frage, ob ausserordentliche Vorsichtsmassregeln von Seite des Frachtführers angewendet wurden, entfallen.*) Beispielsweise würde nach der ersterwähnten Auffassung die Eisenbahn für den Untergang von Waaren durch einen Bahnhofsbrand haften, weil die Unterbringung feuergefährlicher Sachen in nicht gewölbten Magazinen als Ausserachtlassung der angemessenen und zu erwartenden äussersten Sorgfalt erscheint.

*) Siehe: »Der Begriff der höheren Gewalt (vis major) im römischen und heutigen Verkehrsrecht.« Von Dr. Adolf Exner. Wien, 1883. — »Oesterr. Eisenbahn-Zeitung«. Nr. 29, VI. Jahrg. 1883, S. 337—359.

Vis major muss stets von dem Frachtführer bewiesen werden und haftet die Eisenbahn, im Falle der Beweis erbracht ist, nicht für die nachtheiligen Consequenzen. Bei Streitfällen sind dem Richter behufs Fällung eines Urtheiles alle auf den concreten Fall bezüglichen näheren Umstände darzulegen.

Für die Transporthaftpflicht der Eisenbahnanstalten sind noch andere Beschränkungen reglementmässig eingeräumt. Wird beispielsweise ein Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschliessenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts gelegenen Orten besteht jedoch die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes. (§ 65 des Betriebs-Reglements.)

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe ausdrücklich bestimmt, dass das Gut an einem an einer Eisenbahn, für welche das Reglement gilt, liegenden Orte abgegeben oder liegen bleiben soll, so gilt als Norm: Ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben wurde, ist der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen zu betrachten, und die Eisenbahn nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich (§ 66).

Für Equipagen und Fahrzeuge ist die Haftpflicht nach anderen, im Wesen der Sache begründeten Normen bemessen.

Die Eisenbahn haftet für Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen, sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird. Dabei gilt als bedungen, dass bei Verfolgung von Entschädigungsansprüchen für Verlust oder Beschädigung der der Schadensberechnung nach den geltenden

gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber declarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Andernfalls gilt als bedungen, dass der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschliesslich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 450 Gulden übersteigen soll.

Die Angabe eines höheren Werthes der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

Die allgemeinen Haftbestimmungen für Gepäck und Thiere wurden schon in den vorhergegangenen Abschnitten erwähnt.

Nebst den Gerichten, vor welchen alle aus dem Titel der Haftpflicht entstehenden Transportstreitigkeiten entschieden werden, besteht seit 1. Februar 1875 in Oesterreich ein Forum, das wesentlich zur Abkürzung des Streitverfahrens beiträgt, nämlich das Eisenbahnschiedsgericht, welches auf Grund eines Specialstatutes Entscheidungen über die den Betrag von 500 fl. nicht übersteigenden Ersatzansprüche fällt. Zu Anfang eines jeden Jahres werden in dieses Schiedsgericht Vertreter der Handelskammern und der Transportunternehmungen delegirt und als Obmänner Advocaten gewählt. Jedes Schiedsgericht, welches zur Entscheidung über einen Anspruch zusammentritt, constituirt sich aus fünf Mitgliedern, und zwar aus dem rechtsgelehrten Vorsitzenden, aus zwei von den Handelskammern und aus zwei von den Trans-

portunternehmungen gewählten Schiedsrichtern. Die Entscheidungen dieses Schiedsgerichtes, welche übrigens bisher nur in vereinzelten Fällen angerufen wurden, sind inappellabel.

Die Grundsätze für die Haftpflicht der Eisenbahnen unter einander u. zw. für jene Ersätze, welche reglementmässig geleistet wurden, basiren insbesondere auf der Beachtung der reglementarischen Norm, welche dahin lautet: »Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich aneinander anschliessende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften (gegenüber dem Frachtgeber) als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat. Eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, dass der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.« (§ 62.)

Die weiteren Bestimmungen, dass der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff dadurch nicht berührt wird, sowie dass die Eisenbahn für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient (siehe auch Art. 400 des Handelsgesetzbuches.), haftet, zeigen deutlich, dass nach den allgemein üblichen geschäftlichen Usancen der Standpunkt der Eisenbahnen gegenüber dem befördernden Publicum wesentlich von dem Verhältnisse eines gewöhnlichen Frachtführers, beispielsweise eines »Frächters«, abweicht. Diese Bestimmung hat zur Folge, dass dem Reclamationsrechte des Frachtgebers im weitesten Sinne Rechnung getragen ist. Die erwähnten reglementarischen Bestimmungen zwingen die Eisenbahngesellschaften, jeden Reclamationsfall, unbekümmert darum, ob ein Verschulden der betreffenden Bahn in dem concreten Falle nachgewiesen ist oder nicht, gegenüber dem Reclamationsberechtigten endgiltig zu entscheiden.

Im Rahmen der Haftbestimmungen der Eisenbahnen sind im Allgemeinen folgende Grundsätze zwischen den dem österreichisch-ungarischen Uebereinkommen beigetretenen Eisen-

bahnverwaltungen massgebend: Für Verluste und Abgänge, sowie für Beschädigung von Gütern oder Utensilien, welche aus dem Gebiete einer Bahnverwaltung in das Gebiet einer oder mehrerer anderer Bahnverwaltungen symbolisch übergehen, haften diejenigen Verwaltungen, durch deren Organe oder Einrichtungen der Verlust oder die Beschädigung verschuldet worden ist. Im Allgemeinen gilt der Grundsatz, dass, wenn ein solches Verschulden nicht ermittelt ist, innerhalb der Grenzen der reglementmässigen Haftpflicht die an der Beförderung des Gutes betheiligten Bahnverwaltungen von der Versandtstation bis einschliesslich jener Verwaltung, in deren Bereiche der Verlust, Abgang oder die Beschädigung entdeckt wurde, nach Verhältniss der Frachtantheile, beziehungsweise der Kilometerzahl haften.*) Von dieser Haftung sind jene Verwaltungen befreit, welche in der Lage sind, auf eine besonders zweifellose Weise den Beweis zu führen, dass sie an dem Schaden kein Verschulden trifft. Hat beim Uebergange der Güter oder Gepäcksstücke aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich der andern eine factische Uebergabe (Zuzählung der einzelnen Colli) stattgefunden, so haftet die an der Beförderung bis zur betreffenden Uebergangsstation betheiligte Verwaltung nur für diejenigen Verluste, Abgänge oder Beschädigungen, welche bei der factischen Uebergabe constatirt werden. Für alle später ermittelten Verluste oder Beschädigungen, ausgenommen jener, welche bei der Uebergabe bereits bestanden, jedoch äusserlich nicht wahrnehmbar waren, übergeht die Haftung auf die an der weiteren Beförderung bethei-

---

*) Für die Berechnung der kilometrischen Entfernungen werden gegenwärtig nebst den Kilometerzeigern für den Localverkehr jeder einzelnen Bahn und dem officiellen, zum Dienstgebrauch bestimmten Kilometerzeiger der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, hauptsächlich noch folgende Hilfsbücher benützt: »Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr« (I. Stationsverzeichniss) von Dr. Jur. W. Koch. Berlin 1883, und »Kilometerzeiger« von A. Bechtel. Wien 1884; für die Berechnung der tarifarischen Antheile gelten die für jede betheiligte Bahn ausgeschiedenen Tarifansätze, beziehungsweise die Antheilstabellen zu den betreffenden Verbands-Tarifbüchern. In einigen Verbänden werden die Entschädigungsbeträge auf die betheiligten Eisenbahnen nach dem Frachtaufkommen, beziehungsweise nach den Erträgnissziffern des betreffenden Verkehrs und Monats pro rata vertheilt.

ligten Verwaltungen. Entschädigungen für Verluste und Beschädigungen, welche den Gesammtbetrag von 15 fl. nicht überschreiten, werden von der gesammten Transportstrecke getragen. Im Vereinsgebiete werden Entschädigungen, welche den Gesammtbetrag von 30 Mark nicht übersteigen, ohne Unterschied, ob das Verschulden einzelner Verbände oder Verwaltungen ermittelt ist und ob eine specielle Uebergabe stattgefunden hat oder nicht, sowohl für Verluste und Beschädigungen, als auch für Versäumung der Lieferungszeit gemeinschaftlich repartirt. Beträge unter 2 fl., beziehungsweise 4 Mark, werden sowohl in Oesterreich-Ungarn als auch im ganzen Vereinsgebiete von der den Schadensfall regulirenden Verwaltung auf eigene Rechnung übernommen.

Zwischen den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen sind noch folgende allgemeine Haftbestimmungen massgebend: Für Schäden in Folge eines Bahnunfalles haftet diejenige Bahnverwaltung, auf deren Linie sich der Unfall ereignete. Fällt nach dem Wagen-Regulativ einer andern Bahnverwaltung die Vertretung der Folgen eines Bahnunfalles anheim, so hat letztere auch die Güterschäden zu tragen.

Für Brandschäden, sowie für Schäden, welche während der Ueberführung von Gütern und Gepäcksstücken über Flüsse oder Seen mittelst Schiffstrajecte oder über unfahrbare Strecken mittelst Fuhrwerk entstehen, haftet diejenige Bahnverwaltung, in deren Bereiche der Schaden eintritt.

Jene Entschädigungen für Verluste, Abgänge oder Beschädigungen, welche während der Uebergabs-, beziehungsweise Uebernahms-Manipulation in einem gemeinschaftlichen Bahnhofe entweder durch gemeinsames Verschulden entstanden sind, oder bei welchem das Verschulden zweifelhaft ist, werden zu gleichen Theilen von jenen Bahnverwaltungen getragen, welche den Bahnhof gemeinschaftlich benützen. Schadenersätze, herbeigeführt durch Verschulden der Bediensteten, welche in einer Grenzstation den Dienst für zwei oder mehrere Verwaltungen besorgen, trägt ausschliesslich jene Verwaltung, für welche der Dienst verrichtet wurde, sofern die Haftungsfrage nicht durch specielle Verträge geregelt ist.

Ueber die Art und Weise, wie Haftungsangelegenheiten zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen im schriftlichen oder mündlichen Wege durchgeführt werden, enthält sowohl das österreichisch-ungarische Uebereinkommen als auch das Vereins-Uebereinkommen ausführliche Detailbestimmungen. Für den schriftlichen Verkehr besteht die Norm, dass die an einem Transporte betheiligten Eisenbahnen sich gegenseitig die auf einen Fall Bezug habenden Correspondenzen, Recherchen der Stationen, alle Constatirungs- und Begleit-Documente, sowie alle den Schaden nachweisenden Documente zusenden und auf diesem Wege die Bemessung der Haftpflicht und der Höhe des zu leistenden Schadens vereinbaren. Alle Reclamationsfälle, über welche zwischen den betheiligten Bahnen in Bezug auf die Höhe des Entschädigungsbetrages divergirende Ansichten bestehen, werden mit Vermeidung von zeitraubenden Correspondenzen in periodischen Reclamations-Conferenzen, beziehungsweise Verbands-Conferenzen ausgetragen. Diese Conferenzen bilden gewissermassen einen Gerichtshof für Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander in Transportangelegenheiten und sind fast in sämmtlichen Verkehren eingeführt. — In Oesterreich-Ungarn hat den Vorsitz in diesen Conferenzen eine dem österreichisch-ungarischen Uebereinkommen beigetretene Verwaltung, welche als geschäftsführende Direction jedes Jahr neu gewählt wird.*) Die Delegirten der Conferenz sind zumeist die Vorstände der Reclamations-Bureaux. Die Grundlagen zur Einigung, beziehungsweise zur Entscheidung über die in der Reclamations-Conferenz zur Verhandlung gelangenden Differenzen bilden in Oesterreich-Ungarn das erwähnte Uebereinkommen, das Betriebs-Reglement, die Tarifbestimmungen der betreffenden Bahnen; soweit diese Normen nicht zureichen, entscheidet billiges Ermessen. An den Berathungen über Reclamationsfälle nehmen sämmtliche anwesende Vertreter der Verwaltungen Theil, ohne Rücksicht darauf, ob sie beim Streitfalle, beziehungsweise bei der Transportstrecke, welche die Reclamation zu vertreten

*) Seit einer Reihe von Jahren führt die Kaiserin Elisabethbahn, beziehungsweise Direction für Staatseisenbahnbetrieb, gegenwärtig k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, den Vorsitz.

hat, betheiligt sind oder nicht. Tritt darüber, ob Ersatz zu leisten ist, ferner, welche Verwaltungen allein, oder welche gemeinsam Ersatz zu leisten haben, eine Verständigung nicht ein, so entscheidet Stimmenmehrheit, wobei jedoch die in dem Streite betheiligten Bahnen nicht mitstimmen dürfen. Führen die Conferenzverhandlungen nicht zum Ausgleiche des streitigen Reclamationsfalles, so wird derselbe durch ein Schiedsgericht endgiltig ausgetragen. In diesem Falle wählt jede der betheiligten Bahnverwaltungen ihren Vertreter in das Schiedsgericht. Sind die Schiedsrichter verschiedener Meinung und ist eine Majorität nicht zu erzielen, so wählen dieselben einen Obmann. Die Meinung, welcher der Obmann beitritt, gibt den Ausschlag. Im Vereinsgebiete erfolgt die Austragung aller Haftungsfragen der Verwaltungen unter einander nach den Bestimmungen des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement*) und nach den Specialbestimmungen der betreffenden Verbandsverkehre. Für Streitigkeiten im Vereinsgebiete fungirt zumeist die »Güter-Commission« als schiedsrichterliche Instanz.

Im süddeutschen Verbande bleibt es der Vereinbarung der streitenden Verwaltungen überlassen, entweder die Entscheidung durch Majoritätsbeschluss der Verbands-Conferenz hervorzurufen, oder die streitige Frage einem Schiedsgerichte zu unterbreiten. Reclamations-Angelegenheiten werden in der Regel durch die regelmässigen Verbands-Conferenzen erledigt und nur in besonderen Fällen die Einberufung einer Conferenz ad hoc durch die Verbands- (geschäftsführende) Direction veranlasst.

Die dem Reclamanten vergüteten Ersatzbeträge für Transportschäden werden im Wege der Rückversicherung eingebracht und wurden sowohl diese Beträge, als auch jene für Brandschäden noch vor kurzer Zeit bei sämmtlichen Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns durch die Versicherung bei Privat-Assecuranzgesellschaften gedeckt. Die verschiedenartigsten Beweggründe führten dazu, dass einzelne Eisenbahnverwaltungen sich veranlasst sahen, von dieser Versicherungsform Umgang

*) Der Entwurf eines neuredigirten Uebereinkommens zum Betriebs-Reglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sammt Anhängen, liegt gegenwärtig (Februar 1885) den Vereinsbahnen zur Beschlussfassung vor.

zu nehmen und die Transportschäden mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde aus den Betriebsfonds zu decken.

Durch die Gründung eines gegenseitigen Schaden-Assecuranzverbandes der ungarischen Eisenbahnen trat diese Frage auch in Oesterreich in ein neues Stadium, indem unter Berücksichtigung der diesfalls gemachten Erfahrungen am 19. December 1882 ein neuer Assecuranzverband für österreichisch-ungarische Eisenbahnen ins Leben gerufen wurde, welchem für Feuerschäden sämmtliche Verwaltungen und für Transportschäden, inclusive jener, welche durch Brand erfolgen, sämmtliche ungarische und ein Theil der Bahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie beitraten. Schäden für Lieferfristanstände trägt nach den Bestimmungen dieses Uebereinkommens jede Verwaltung aus den eigenen Betriebsfonds. Die Schäden, welche aus den früher erwähnten Titeln zu leisten sind, werden nach den in den einzelnen Verbänden giltigen Bestimmungen pro rata der Fracht oder nach der kilometrischen Entfernung auf die einzelnen Verwaltungen vertheilt und von diesen der betreffenden Assecuranzgesellschaft oder dem Assecuranzverband angelastet.

Die Privat-Assecuranzgesellschaften versichern die Feuer- und Transportschäden auf Grund der in den einzelnen Verbänden bestehenden reglementarischen Bestimmungen.

Bei den österreichischen Eisenbahnen besteht überdies noch ein gegenseitiger Unfallversicherungs-Fond. Die Repartition erfolgt nach Prüfung der Sachlage durch ein zu diesem Zwecke speciell eingesetztes Comité im Allgemeinen pro rata der kilometrischen Entfernungen aller an diesem Unfallversicherungs-Fond betheiligten Eisenbahnen.

In den vorstehenden Auseinandersetzungen ist in grossen Zügen sowohl der Wirkungskreis der Reclamations-Bureaux, beziehungsweise der Abtheilungen für Transportdienst, als auch der Umfang der Haftbestimmungen geschildert worden. Die weiter folgenden Auseinandersetzungen sollen in chronologischer Reihenfolge den Geschäftsgang vom Momente der Constatirung bis zur Austragung eines Anstandes und die Bemessung der speciellen Haftbestimmungen gleichzeitig bei Besprechung der wichtigsten Hauptgruppen von Reclamationsanständen ersehen lassen.

Lieferzeit-Reclamationen.

Die zur Transportdurchführung eines Fracht- oder Eilgutes vom Momente der Uebergabe an die Bahnanstalt bis zur Avisirung an den Adressaten erforderliche Zeit wird Lieferzeit genannt. Dieselbe ist je nach der Art des Transportes selbst (Eilgut- oder Frachtguttransport) verschieden bemessen. Ebenso sind die Haftbestimmungen dem entsprechend verschieden.

Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, dass durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

a) Bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen $^1/_4$, bis zu 8 Tagen $^1/_3$ und wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;

b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden $^1/_4$, bis zu 3 Tagen $^1/_3$, und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Die Lieferzeit beginnt sowohl in Oesterreich-Ungarn als auch im Vereinsgebiete nach den reglementarischen Bestimmungen für Gütertransporte (§ 57) mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung giltig geschehen kann, an die Behausung oder das Geschäftslocal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht ausdrücklich zugesagt oder ausdrücklich verboten ist, wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt worden ist. (Aviso.)

Der Lauf der Lieferfrist ruht für die Dauer der steueramtlichen Abfertigung, sowie für die Dauer der ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörungen, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert ist.

Es liegt im Interesse der Frachtgeber, sich für gewisse Transporte die Einhaltung der reglementmässigen Lieferzeit zu sichern. Dies geschieht durch die Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung, welche reglementmässig zulässig ist, und für welche ein besonderer Zuschlag eingehoben wird. Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe als die normirte früher erwähnte Frachtrückerstattung beansprucht, so liegt demselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

Bei der Liquidirung von Ersätzen für Lieferfristüberschreitungen ist die Höhe des von der Eisenbahn zu leistenden Ersatzbetrages im Sinne des § 70 des Betriebs-Reglements von der Höhe des nachgewiesenen Schadens abhängig, u. z. bildet im Falle einer Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung die declarirte Summe und in Ermanglung einer solchen Declaration, falls die Versäumniss nicht mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der halben Fracht, falls die Versäumniss mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der ganzen Fracht die Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung insofern nicht, wie schon erwähnt, die Versäumniss der Lieferfrist durch eine böswillige Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, und durch Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferzeit, insofern solche nicht binnen 8 Tagen nach der Ablieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind. Ist das Gut nicht angenommen, oder die Fracht nicht bezahlt, so verjähren sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und, wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferzeit. (§ 69 des Betriebs-Reglements.)

In der über Wunsch der Handelskammern vom österreichischen Handelsministerium im Jahre 1883 eingesetzten Eisenbahn-Enquête wurde das Verlangen gestellt, die bisher übliche Versicherung des Interesses der Lieferzeit durch Versicherung des Interesses an der Lieferung im strengsten Sinne des Wortes zu ersetzen. Wenn dies auch anscheinend nur eine unbedeutende Modification ist, so würden doch mit der Verwirklichung dieses Wunsches von den Eisenbahnanstalten thatsächlich grosse Opfer verlangt werden. Bisher musste der frachtbriefliche Reclamant im Sinne des § 70 des Betriebs-Reglements den innerhalb der versicherten Summe erwachsenen Schaden für überschrittene Lieferzeit nachweisen. Mit Einführung der Declaration des Interesses an der Lieferung könnte unter Umständen für ein Gut ein Schaden angerechnet werden, der in keinem Verhältnisse zum Werthe der verfrachteten Sendung steht.

In Anbetracht, dass schon bei den gegenwärtigen Lieferfristbestimmungen, wenn auch nicht in der Höhe, wie dies bei der Declaration des Interesses an der Lieferung möglich ist, Uebervortheilungen der Bahnanstalten vorkommen können, haben die österreichisch-ungarischen Eisenbahngesellschaften diesem Vorschlage gegenüber sich ablehnend verhalten. Immerhin ist nicht zu leugnen, dass die Bestimmungen über Lieferfristen reformbedürftig sind. Weder die gegenwärtigen Haftbestimmungen, noch die soeben erwähnten extremen Forderungen sind den heutigen Verhältnissen entsprechend. Eine Abänderung des Betriebs-Reglements in dieser Richtung würde in erster Linie vielleicht dahin gerichtet sein müssen, dem Adressaten, so wie dies heute verlangt wird, die Nachweisung eines jeden Schadens zu erlassen. In vielen Fällen ist dies allerdings nicht möglich, und ist es auch eine Erfahrung, welche bei allen Bahnen gemacht wird, dass der Einlieferung des geforderten Schadennachweises stets Correspondenzen über die im Betriebs-Reglement zweifellos ausgesprochene Berechtigung der Bahnanstalten, solche Nachweise zu verlangen, vorangehen.

Die einfachste Lösung wäre vielleicht, vom Nachweise des erlittenen Schadens bei gewissen Transporten bis zu einer gewissen Höhe vollständig abzusehen.

Die Lieferzeit für Fracht- und Eilgüter wird aus der Expeditionsfrist (Manipulationszeit) und aus der Transportfrist (factische Transportdauer) combinirt. Für Eilgüter gilt reglementmässig seit 1. October 1884 (publicirt im Reichsgesetzblatte vom 1. Juli 1884) folgender, gegenüber den früheren Bestimmungen abgeänderter Berechnungsmodus:

Für Eilgüter: Expeditionsfrist 1 Tag, Transportfrist für je auch nur angefangene 300 km 1 Tag.

Für Frachtgüter: Expeditionsfrist 2 Tage, Transportfrist für je auch nur angefangene 100 km 1 Tag, bei grösseren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 km 1 Tag. Die ursprünglich vor dem erwähnten Zeitpunkte in Giltigkeit bestandenen Expeditions- und Transportfristen (für Eilgut, Expeditions- und Transportfrist je 1 Tag, bei Frachtsendungen für angefangene 225 km je 2 Tage) sind nunmehr durch günstigere Normen für das verfrachtende Publicum ersetzt worden und ist damit gleichzeitig eine Conformität mit den auf den deutschen Eisenbahnen giltigen Lieferfristbestimmungen erzielt.

Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit der Züge und der beschränkten Betriebsmittel der Bosna-Bahn wurde auf dieser Eisenbahn die Erstreckung der Transportfristen (§ 57 des Betriebs-Reglements) für Eilgüter für je auch nur angefangene 225 km auf zwei Tage, für Frachtgüter für je auch nur angefangene 225 km auf vier Tage bewilligt.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer andern anschliessenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen, ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf die andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und von höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden.

Für Uebergänge von Sendungen über Verbindungsbahnen in grösseren Orten und nicht überbrückte Flüsse (mittelst Trajects) können von der obersten Aufsichtsbehörde noch weitere Zuschlagsfristen der betreffenden Verwaltung zugestanden werden.

Ein Verzeichniss derartiger Zuschlagsfristen wird vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in gewissen Zeiträumen und mit Berücksichtigung aller Abänderungen veröffentlicht. Diese Zuschlagsfristen unterliegen, wie schon erwähnt, der staatlichen Genehmigung. Im Hinblick auf die gekürzten Lieferfristen haben die österreichischen Eisenbahnverwaltungen rücksichtlich der Zuschlagsfristen gemeinschaftliche, jedoch bisher nicht von dem erwünschten Erfolge begleitete Schritte beim k. k. Handelsministerium gemacht, um eine einheitliche Lösung rücksichtlich dieser Frage anzustreben. (Siehe: Handelsministerial-Erlass vom 2. Jänner 1885, Z. 39.350 ex 1884.)

Die Lieferzeit für den Transport begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, geschieht mit dem Zuge bis zur Bestimmungsstation, zu welchem sie aufgegeben sind; sofern sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen andern übergehen müssen, ist es zulässig, dass sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge eintreffen.

Die Lieferzeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 15 Gulden für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniss. Die Declaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Declaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

Bei Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann die Auslieferung in der für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden. Die Declaration eines

höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ist gleichfalls zulässig, muss jedoch, um eine rechtsverbindliche Wirkung zu erlangen, sei es auf der Adressseite des Frachtbriefes durch den Versender, sei es auf dem Transportscheine durch die Expedition, mit Buchstaben vermerkt werden.

Für die Berechnung der Lieferfristen für Thiere sind seit 1. October 1884 im österreichisch-ungarischen Verkehre geänderte Bestimmungen massgebend.

In Deutschland und Oesterreich-Ungarn sind gegenwärtig nahezu gleiche Bestimmungen über die Berechnung der Lieferzeiten in Kraft. Einige Modificationen betreffen den internen österreichisch-ungarischen Verkehr und beziehen sich auf die Zuschlagsfristen für den Uebergang von Bahn zu Bahn und insbesondere auf Viehtransporte. Diese für die genannten Staatengebiete geltenden Normen dürften voraussichtlich künftig auch im ganzen Vereinsgebiete massgebend sein.

Die Abkürzung der Lieferfristen figurirte gleichfalls unter den Verhandlungsgegenständen der Wiener Enquête (1883). Insbesondere wurde die Abstufung der Transportfristen von Delegirten der Handelskammer als reformbedürftig bezeichnet. Die Darstellungen des Referenten,*) sowie die interessante Motivirung der in Vorschlag gebrachten Abänderungen, bestimmten die Enquête, folgenden Antrag anzunehmen:

»Jede Bahnverwaltung hat durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Gebietes Lieferzeiten zu publiciren, welche folgende Ausmasse nicht übersteigen dürfen. A. Für gewöhnliche Frachtgüter: Für den Transport bis zu 150 km zwei Tage, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 km je einen Tag mehr. B. Für Eilgüter: Für den Transport bis zu 150 km einen Tag, bei grösseren Entfernungen für je angefangene 150 km je zwölf Stunden mehr.

Für Transporte, welche aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer andern, direct oder indirect anschliessenden Verwaltung übergehen, gelten, insoferne für

*) Siehe Albert von Stephani, Brünn 1883, S. 60—70, und Josef Kubarth, Normen über Berechnung der Lieferzeit, Wien 1881.



den betreffenden Verbandsverkehr keine kürzere Lieferzeit publicirt worden sein sollte, die im § 57 vorgesehenen Maximalansätze als normale Lieferzeit, jedoch mit der Beschränkung, dass diese Lieferzeit für Entfernungen bis zu 225 km, dann für Transporte von lebendem Vieh und Bier, die Hälfte dieser Maximal-Lieferzeit nicht überschreiten dürfe.« Diese Wünsche wurden inzwischen in modificirter Form berücksichtigt.

Zur Beleuchtung der in Oesterreich-Ungarn normirten, übrigens, wie schon erwähnt, seit 1. October 1884 abgeänderten Abstufung der Transportfrist, genügt der Hinweis auf die Normen anderer Länder. In Deutschland sind im Localverkehre je 200 km, im Vereinsgebiete je 225 km, in Italien je 100 km, in Russland je 133 km, in Frankreich, Dänemark und in der Türkei je 150 km als Abstufung für die Berechnung der Transportfrist eingeführt. In vielen Relationen erhöht sich auf den Bahnen des Vereinsgebietes die Transportfrist durch die schon erwähnten, den einzelnen Eisenbahngesellschaften von Fall zu Fall bewilligten Zuschlagsfristen.

Die Lieferfristbestimmungen auf den französischen Bahnen sind wesentlich verschieden von den diesbezüglichen Bestimmungen auf österreichisch-ungarischen Bahnen und bilden diese Normen einen integrirenden Bestandtheil der Concessionsurkunden französischer Bahnen. Bei der Orleansbahn sind z. B. für Lieferfristen folgende Bestimmungen massgebend:

Thiere und Güter aller Art mittelst Schnellfahrt (grande vitesse) müssen mit dem nächsten, nach dem Bestimmungsorte abgehenden, alle Wagenclassen enthaltenden Personenzuge befördert werden, vorausgesetzt, dass ihre Einschreibung wenigstens drei Stunden vor Abfahrt des Zuges verlangt worden ist. Zwei Stunden nach dem Eintreffen des Zuges müssen dieselben dem Empfänger am Bahnhofe zur Verfügung gestellt werden.

Thiere und Güter aller Art mittelst Langsamfahrt (petite vitesse) müssen binnen 24 Stunden nach der Aufgabe befördert werden, doch steht es der Regierung zu, diese Frist auf das Doppelte zu erstrecken. Die Dauer der Fahrzeit wird von der Regierung auf Vorschlag der Gesellschaft festgestellt,

darf jedoch 24 Stunden für je eine Bahnstrecke von 125 km nicht übersteigen. Die Frachtstücke sind dem Empfänger binnen 24 Stunden nach ihrem Eintreffen am Bahnhofe zur Verfügung zu stellen.

Für die Gesellschaft ist nur die aus den drei vorstehenden Absätzen erfolgende Gesammtfrist verbindlich. Mit Genehmigung des Ministers kann der Tarif der Langsamfahrt für diejenigen Versender, welche sich längeren Lieferfristen unterwerfen wollen, herabgesetzt werden. Auch kann für den Güterverkehr auf Vorschlag der Gesellschaft eine zwischen der Lieferfrist bei Schnell- und jener bei Langsamfahrten in der Mitte liegende Lieferfrist, verbunden mit entsprechendem mittleren Tarife, festgestellt werden.*)

Die Bemessung und Repartition der Lieferfristen zwischen den an einem Transporte betheiligten Bahnen erfolgt im Vereinsgebiete nach den Bestimmungen des Vereinsübereinkommens (Art. 25), welche nur unwesentlich von jenen des österreichisch-ungarischen Uebereinkommens abweichen. Nach letzterem Uebereinkommen wird die Repartition derart genau vorgenommen, dass thatsächlich jede Stunde und Minute der Ueberschreitung der schuldtragenden Verwaltung angelastet wird. Die hierbei zu beobachtenden Grundsätze sind folgende:

Die im § 57 des Betriebs-Reglements normirte Expeditionsfrist von 48 Stunden bei Frachtgütern wird unter die am Transporte betheiligten Bahnen in nachfolgender Weise vertheilt: Sind zwei Bahnen am Transporte betheiligt, so erhält die Versandt- und Empfangbahn je 24 Stunden. Sind drei Bahnen am Transporte betheiligt, so erhält von dem ersten Expeditionstage die Versandtbahn 12 Stunden, die Empfangbahn ebenfalls 12 Stunden, von dem zweiten Expeditionstage erhält die Transitobahn 6 Stunden, und der Rest wird unter alle drei Bahnen gleichmässig vertheilt. Sind vier Bahnen am Transporte betheiligt, so erhält von dem ersten Expeditionstage die Versandtbahn 12 Stunden und die Empfangbahn ebenfalls

*) Siehe: »Die Entwickelung des französischen Eisenbahnwesens« von Léon Ancoc, mit Beilagen versehen und deutsch herausgegeben von W. v. Nördling. Wien 1875.

12 Stunden; von dem zweiten Expeditionstage erhalten die zwei Transitobahnen je 6 Stunden, und wird der Rest von 12 Stunden unter alle vier Bahnen gleichmässig vertheilt. Sind fünf oder mehr Bahnen am Transporte betheiligt, so erhält die Versandt- und Empfangbahn von dem ersten Expeditionstage je 12 Stunden, der zweite Expeditionstag wird aber ausschliesslich nur an die Transitobahnen zu gleichen Theilen repartirt.

Die nach der Beförderungsdistanz reglementmässig entfallende Transportfrist wird unter alle am Transporte betheiligten Bahnverwaltungen pro rata der Kilometer repartirt.

Für Versäumung der Lieferzeit haftet diejenige Verwaltung, welche in ihrem Bereiche eine Ueberschreitung der für die betreffende Beförderungsstrecke entfallenden Lieferzeiten verschuldet hat.

Ist ein solches Verschulden nicht zu ermitteln, so haften gemeinschaftlich alle an der Beförderung von der Versandt- bis zur Frachtbrief-Bestimmungsstation betheiligten Verwaltungen, nach Verhältniss der Frachtantheile.

Haben zwei oder mehrere Verwaltungen die Versäumniss der Lieferzeit verschuldet, so tragen sie gemeinschaftlich den Ersatz nach Verhältniss der von jeder derselben verschuldeten Ueberschreitung der ihr zugemessenen Lieferzeit.

Zur Beurtheilung der in Anspruch genommenen, beziehungsweise überschrittenen Lieferzeit, sind die dem Frachtbriefe aufzudrückenden Expeditionsstempel der Stationen massgebend, und wird die Vertheilung des Ersatzbetrages nach einem zu diesem Zwecke speciell vereinbarten, im Uebereinkommen ersichtlichen Repartitionsmodus vorgenommen.

Diejenige Bahn, welche Frachtbriefe annimmt, in denen geringere als die aus den Tarifen oder Reglements hervorgehenden Lieferfristen angegeben sind, oder welche das Zurückbleiben, oder die unrichtige Abfassung der Begleitpapiere, oder sonstige Verstösse verschuldet hat, haftet nach den Bestimmungen des Uebereinkommens für aus diesen Ursachen entspringenden Ersatzreclamationen. Ueber die Durchführung derartiger Reclamationen sind in dem genannten Uebereinkommen ausführliche Detailbestimmungen enthalten.

Ueber die Bemessung von Lieferfristen nach den handelsgesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen liegt eine Reihe richterlicher Entscheidungen vor, welche namentlich dadurch an Interesse gewinnen, dass sowohl in Deutschland, als auch in Oesterreich-Ungarn die divergirendsten richterlichen Erkenntnisse in analogen Fällen zu Tage gefördert wurden.

Porto-Reclamationen.

Ueber die Reclamationen, betreffend zu viel gezahltes Porto, enthält der § 53 des Betriebs-Reglements folgende kurze Bestimmungen: »Unrichtige Anwendungen des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.« Bei Sendungen, deren Bezug erfolgte, bleibt der Adressat der Eisenbahnanstalt für zu wenig erhobene Portogebühren ersatzpflichtig; im Falle die Uebernahme des Frachtbriefes, sowie der Sendung noch nicht erfolgte, ist im Sinne des § 59 des Betriebs-Reglements nur der Versender der Eisenbahnanstalt für Portonachzahlungen ersatzpflichtig. Diese Ersatzpflicht muss aus dem erwähnten Reglement interpretirt werden, worin der betreffende Passus lautet: »Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.« Die Ersatzpflicht ist auch aus den Eingangs erwähnten reglementarischen Bestimmungen des § 53 abzuleiten, und muss sohin aus dem früher erwähnten Satze deducirt werden, dass, insolange die Uebergabe nicht stattgefunden hat, nur der Aufgeber allein der Eisenbahn gegenüber haftpflichtig ist, und zwar aus den gleichen Ursachen, aus welchen nach der Fassung dieses Paragraphen die Disposition über das Gut selbst nur dem Aufgeber zusteht. Im Art. 406 des Handelsgesetzbuches ist ausgesprochen, dass durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes der Empfänger verpflichtet wird, dem Frachtführer nach Massgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten, eine Tex-

tirung, die schon zu verschiedenartigen richterlichen Entscheidungen Anlass gegeben hat.

Die Auslegung dieses Artikels kann wohl nur dahin gehen, dass sowohl der Frachtgeber als auch der Frachtnehmer verpflichtet sind, irrthümliche Berechnungen nachträglich anzuerkennen. In beiden Richtungen liegen diesfällige richterliche Erkenntnisse vor, ebenso über die Verjährungsfrist. Ueber die Verjährung von Portoreclamationen ist mit Urtheil des k. k. Bagatellgerichtes in Handelssachen in Wien vom 29. Mai 1880 eine richterliche Entscheidung dahingehend erflossen, dass die im § 1487 a. b. G. B. normirte dreijährige Verjährung gegen Klagen auf Rückersatz von zu viel erhobenen Frachtgebühren nicht angewendet werden kann, somit nur die allgemeine dreissigjährige Verjährungsfrist gilt.

Dass für die Eisenbahnanstalten in Folge dieser Entscheidung administrative Schwierigkeiten entstehen, indem dadurch die Verpflichtung erwächst, alle Rechnungsdocumente 30 Jahre aufzubewahren, ist selbstredend. Dieser Entscheidung, welche seinerzeit nicht geringes Aufsehen erregte und vielfach ventilirt wurde, stehen in jüngster Zeit erflossene, der obigen Entscheidung vollkommen widersprechende Erkenntnisse entgegen. Die Frage der Verjährung der Ansprüche aus unrichtig berechneten Frachtgebühren im Eisenbahntransporte wurde nämlich insolange als offene behandelt, bis das k. k. Oberlandesgericht Wien durch das die Entscheidung des k. k. Handelsgerichtes Wien vom 18. October 1881 bestätigende Erkenntniss vom 22. November 1881, Z. 19.317, zu Gunsten der Bahnverwaltungen entschied, indem es hier auf Grund des § 1487 a. b. G. B. die dreijährige Verjährung annahm, und die Anwendung des § 1431 a. b. G. B. (dreissigjährige Verjährung) ausschloss. (Siehe »Juristische Blätter«, Nr. 4 ex 1882.)

Eine analoge Entscheidung erfolgte später auch durch das k. k. Bagatellgericht in Handelssachen in Wien vom 6. Mai 1882, Z. 12.869. (Siehe »Juristische Blätter«, Nr. 27 ex 1882.)

Wie nothwendig die Schaffung eines Transportrechtes auf administrativer Grundlage erscheint, bedarf nach dem Vorhergesagten keiner weiteren Bemerkung. Dass auch in Deutschland dieselben Schwierigkeiten bei Durchführung von Porto-

reclamationen zu beobachten sind, geht aus der Thatsache hervor, dass auch dort eine Reihe von differirenden richterlichen Erkenntnissen über Portoreclamationen vorliegt.

Die im Betriebs-Reglement facultativ ausgesprochene Avisirung von Uebergebühren erfolgt im Sinne einer am 1. April 1880 von sämmtlichen österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen gemeinschaftlich veröffentlichten Kundmachung. Dieselbe enthält im Wesentlichen Folgendes:

Die bei der Revision der Güterrechnungen sich herausstellenden Parteiguthabungen (Uebergebühren) werden von den österreichisch - ungarischen Eisenbahnverwaltungen monatlich mittelst Verzeichnisses denjenigen Stationen bekanntgegeben, in welchen die Uebergebühren hervorgerufen wurden. Die betreffenden Parteien müssen sofort nach dem Einlangen der Verzeichnisse von ihren Guthabungen verständigt werden. Ueber diese Guthabungen sind Consignationen zu verfassen und während der Dauer von drei Monaten an den Cassafenstern affichirt zu lassen. Die Uebergebühren sind nur als feststehend zu betrachten, wenn sie sich auch in den von den Parteien beizubringenden Documenten als solche bewähren. Bei überwiesenen Gebühren ist nur der Frachtbrief, bei frankirten Gebühren überdies das Aufgabs-Recepisse, respective das Duplicat des Frachtbriefes, oder aber die Francaturnote beizubringen. Die Guthabungen, welche durch die Beweisdocumente als richtig erwiesen sind, werden dem Ueberbringer der Documente, ohne Prüfung seiner Berechtigung, entsprechend den Normen für Gebühren-Rückvergütung ausgezahlt.

Zu erwähnen wäre noch, dass die Enquête (1883) folgende Anwendung des § 53 des Betriebs-Reglements beantragte:

»Unrichtige Anwendungen des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebührberechnungen sollen weder der Eisenbahn, noch den zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind den Bezugsberechtigten auch ohne Reclamation zu ersetzen.«

Im Allgemeinen muss bei Frachtreclamationen eine genaue Unterscheidung gemacht werden zwischen jenen Reclamationen, welche ausschliesslich Portodifferenzen, aus dem Titel irriger Berechnung erwachsend, umfassen, und jenen aus dem

Titel irriger Güterinstradirung, beziehungsweise Abfertigung herrührend, welche nach dem im Vereinsgebiete giltigen »Verschleppungs-Uebereinkommen« geregelt werden. Eine weitere Unterscheidung ist noch zu machen bei Rückvergütungen von Portobeträgen aus dem Titel von Refactien, deren Berechtigung und Beschränkung in jüngster Zeit zu lebhaften Controversen geführt hat, und vom Standpunkte des geschäftlichen Verkehres insbesondere für Privateisenbahnen von eminenter Bedeutung ist. Für diese Gattung von Porto-Rückvergütungen ist insbesondere in Oesterreich der Ministerial-Erlass vom 10. Mai 1875 (Z. 11.626) massgebend, mit welchem jenen Bahnverwaltungen Directiven gegeben werden, auf welche die staatliche Aufsichtsbehörde rücksichtlich der Vorlage von Bonifications-Angelegenheiten Ingerenz übt. Die am 12. März 1879 (R. G. Bl. Nr. 38) vom Handelsministerium hinausgegebene Verordnung ist hinsichtlich der Ertheilung von Refactien gleichfalls massgebend.

Diese Verordnung verpflichtet alle Eisenbahnen, die dem transportirenden Publicum eingeräumten Begünstigungen im officiellen »Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt« zu veröffentlichen. Eine Enthebung von der Publication der Refactien wird den einzelnen Verwaltungen im Sinne einer vom Handelsministerium principiell zugestandenen Erleichterung (Handelsministerial-Verordnung vom 31. December 1879, R. G. Bl. Nr. 3 ex 1880) von Fall zu Fall zugestanden.

Für den österreichisch-ungarischen Verbandsverkehr bestehen zwischen den betheiligten Verwaltungen specielle Abmachungen, wie derartige Portodifferenzen im Wege der Centralabrechnungs-Bureaux nach der Instruction für die Verrechnung und Abrechnung in den directen Transportverkehren auszutragen sind. Die Bescheidung des Reclamanten erfolgt auf Grund der erwähnten Abmachungen nach bestimmten Principien, über welche gleichfalls eine Einigung zwischen den Verwaltungen besteht. Bei einzelnen österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen sind die Stationen ermächtigt, zu viel berechnete Portogebühren, welche aus dem Localverkehre der betreffenden Bahn resultiren, bis zu einer fixirten Höhe direct an den Reclamationsberechtigten, nach vorhergegangener Prüfung

der Nachweisungsdocumente, auszubezahlen. Im Gebiete des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gilt gegenwärtig für Portoreclamationen nur der Art. 23 des Vereinsübereinkommens vom 1. Jänner 1881. In diesem Uebereinkommen ist im Allgemeinen ausgesprochen, dass Frachtreclamationen von der Versandt- oder Empfangsverwaltung regulirt werden. Eine bei einer andern, an dem Transporte betheiligten Verwaltung eingebrachte Reclamation ist einer der beiden vorgenannten Verwaltungen zur Erledigung zu übersenden. Die regulirende Verwaltung weist Reclamationen, die ihr unbegründet erscheinen, sofort ab; bezüglich anderer Reclamationen unterbreitet sie in der Regel ihren Erledigungsvorschlag mit Begründung und unter Anfügung der Berechnung der Ersatztheile den an dem Transporte betheiligten Verwaltungen zur Prüfung. Nach Eingang der Erklärung und so weit nöthig, weiterer Aufklärungen befriedigt die regulirende Verwaltung den Reclamanten und veranlasst die erforderliche Abrechnung. Ausnahmsweise wird die Entscheidung von der regulirenden Eisenbahnverwaltung namens aller betheiligten Verwaltungen getroffen, wenn die Reclamation durch Rechnungsfehler, durch Irrungen in der Gewichtsannahme, durch irrige Anwendung der einer solchen Frachtberechnung zu Grunde gelegten Tarife, und durch die in dem Frachtbriefe nicht vorgeschriebene indirecte statt der directen Expedition begründet ist. Das genannte Uebereinkommen enthält noch eine Reihe von Detailbestimmungen über die administrative Durchführung solcher Reclamationen. Im süddeutschen Verbande sind im grossen Ganzen gleichfalls die für das ganze Vereinsgebiet ausgesprochenen Principien massgebend. In einigen internationalen Verkehren, z. B. in dem deutsch-schweizerisch-, italienisch-schweizerisch-bayerischen und im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehre, waren schon im Jahre 1878 specielle Uebereinkommen, betreffend die Behandlung und Austragung von Frachtreclamationen, in Anwendung.

Bemerkenswerth sind die Vereinbarungen zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen rücksichtlich Portoreclamationen und insbesondere jene im österreichisch-ungarisch-bayerisch-schweizerischen Verkehre, welche dahin lauten, dass



für die Einziehung zu wenig erhobener Frachten, sofern die Nachforderung nicht innerhalb dreier Monate nach Ankunft des Gutes in der Bestimmungsstation erfolgt, die Empfangsverwaltung, beziehungsweise diejenige Verwaltung, bei welcher der nach dem Reglement beförderte Transport endigt, allein haftet, insofern sie nicht den Beweis erbringt, dass der Fehler auf einer andern Bahn begangen wurde.

Ausser den im Vereinsgebiete festgestellten Abmachungen über die Behandlung von Portoreclamationen sind in einigen Verbänden specielle Bestimmungen festgestellt, welche im Allgemeinen die Regulirung von Portoreclamationen, sowie etwaige Differenzen bei einer ohne Zuthun der Parteien erfolgten unrichtigen Kartirung unter gewissen Cautelen normiren. Es bestehen diesbezügliche Vereinbarungen, wie das Einvernehmen mit den betheiligten Bahnen bei unrichtiger Anwendung der Tarife, ebenso wie bei unrichtiger indirecter Expedition, und das Einverständniss der an der Umkartirung betheiligten Verwaltungen zu erzielen sei.

Im Allgemeinen gilt der Grundsatz, dass die Ausgleichung der resultirenden Beträge entweder durch die Verbandsabrechnung (periodische Commissionen von Delegirten der einzelnen Verwaltungen) oder durch die Vereins-Abrechnungsstelle in Berlin oder aber im Wege der Centralabrechnungs-Bureaux in Wien und Budapest erfolgen solle.

Auch rücksichtlich der Portoreclamationen sind heute die verschiedenartigsten Grundsätze massgebend und ist eine vollkommen uniforme Durchführung in allen Verkehren bisher noch nicht erreicht worden.

Verschleppung von Gütern und Reisegepäck.

Güter und Reisegepäck werden als verschleppt angesehen, wenn dieselben, ehe sie an den Adressaten ausgeliefert werden konnten, ganz oder theilweise einen andern als den für die transportberechtigte Route vorgeschriebenen Weg zurückgelegt haben.

In diese Kategorie gehören auch solche Fälle, in welchen Transporte über die Bestimmungsstation hinaus geleitet worden sind. Ueber die Verschleppung von Gütern gilt in Oesterreich

die Definition des § 145 des Uebereinkommens vom 1. Juni 1881, im Vereinsgebiete das Uebereinkommen vom 1. Jänner 1881 mit sämmtlichen seither erschienenen Nachträgen. Im letztgenannten Uebereinkommen, welches im Allgemeinen auch in Oesterreich-Ungarn acceptirt ist, wird der Grundsatz aufgestellt, dass bei Verschleppung, die Fracht der transportberechtigten Route gebührt. Als transportberechtigt gilt jene Route, auf welcher nach Vorschrift des Aufgebers, oder auf Grund der zwischen den Verwaltungen getroffenen Vereinbarungen, oder nach Massgabe der Kartirung, die Beförderung erfolgen musste. Ablenkungen von Gütern und Reisegepäck aus Anlass von Betriebsstörungen werden nach speciellen Principien bemessen. Die Stationen sind verpflichtet, verschleppte Gegenstände, mögen dieselben Reisegepäck, Eil- oder Frachtgut betreffen, auf dem kürzesten Wege schleunigst nach der Bestimmungsstation abzusenden, worüber in dem erwähnten Uebereinkommen specielle Bestimmungen enthalten sind.

Fracht-Reclamationen aus dem Titel von Verschleppungen werden stets zu Lasten der transportberechtigten Route erledigt. Dieselbe hat auch die Entschädigungen für Verluste, Beschädigungen und verspätete Auslieferung der verschleppten Transporte zu tragen, insoweit nicht ein Verschulden der transportirenden Route ermittelt ist, und in Folge dessen die Entschädigungspflicht nach Massgabe des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement der schuldtragenden Verwaltung nach den verschiedenen Gesichtspunkten, die in demselben entwickelt sind, zufällt.

In dem erwähnten Uebereinkommen sind auch die Principien für die Ausscheidung der einzelnen Antheile, welche in Folge der Verschleppung von Gütern und Reisegepäck nothwendig sind, normirt. Es ist der Grundsatz ausgesprochen, dass bei Verschleppung von Gepäcksstücken, sowie von solchen Stückgütern, deren gesammtes, bei der Fracht in Berechnung kommendes Gewicht — die Positionen einer und derselben Frachtkarte zusammengerechnet — nicht mehr als 500 kg beträgt, die Gewährung einer Entschädigung für die Transportleistung, an die Verschleppungs-Route nicht stattfindet; in den übrigen Fällen wird die zur Ungebühr benützte Strecke

nach den im § 5 ausgesprochenen Modalitäten, für den Transport entschädigt. Die Entschädigung wird unter Berücksichtigung der aus der Verschleppung etwa erwachsenen Auslagen an Ueberführungsgebühr auf die an der Verschleppung betheiligten Bahnen, nach Verhältniss der Kilometerzahl vertheilt. Bei Berechnung der kilometrischen Entfernungen ist überall der für die Wagencirculation massgebende Kilometerzeiger zu Grunde zu legen. Für jene Transporte, an welchen fremdländische, dem Vereine nicht angehörige Verwaltungen betheiligt sind, sind generelle oder specielle Vereinbarungen, oder die in dem betreffenden Staatsgebiete giltigen gesetzlichen Vorschriften massgebend. Als Ursache der Verschleppungen sind zumeist unrichtige, sowie undeutliche Orts- und Stationsangabe, falsche Bezeichnung der Eigenthumsbahn von Seite des Aufgebers und manipulative Verstösse zu bezeichnen. Eine Hauptursache der Güterverschleppung sind auch die gleichnamigen oder ähnlichen Stationsbezeichnungen. Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlicht, wie schon erwähnt, ein derartiges Verzeichniss, in welchem auch jeweilig vorkommende Aenderungen der Stationsnamen erscheinen. Für die Regulirung der Verschleppungsfälle gilt der Grundsatz, dass diejenige Verwaltung dies zu bewirken hat, in deren Besitz sich die Originalkarte befindet. Die aus Anlass von Verschleppungen neben der Mehrfracht etwa entstandenen Ausgaben an Zollgefälle, Rollgelder, Lager- und Handgelder etc. sind von derjenigen Verwaltung zu tragen, deren Organe die Verschleppung verschuldeten. Bei Meinungsverschiedenheiten der Verwaltungen rücksichtlich der Austragung einer Reclamation aus dem Titel: »Verschleppung« oder »Fehlinstradirung« wird schiedsrichterliche Entscheidung herbeigeführt.

Avisirungs- und Ablieferungshindernisse.

Alle beim Bezuge eines Gutes vorkommenden Ablieferungshindernisse werden stets im Einvernehmen mit der Versandtstation behandelt.

Die Meldung von Ablieferungshindernissen wird von den Empfangsstationen an die Versandtstationen direct, d. h. mit Umgehung der Umkartirungsstation erstattet, und zwar unter

Beobachtung der in dem österreichisch-ungarischen Uebereinkommen in den §§ 122 bis 131 vorgeschriebenen Formalitäten. Das Verfahren der Versandtstation ist zumeist in der Weise festgestellt, dass diese den Versender ohne Verzug schriftlich in Kenntniss zu setzen und darauf zu dringen hat, dass längstens innerhalb 14 Tagen eine schriftliche Verfügung ertheilt werde, welche der Empfangsstation sofort nach Einlangen übermittelt wird.

Der § 61 des Betriebs-Reglements enthält nähere Bestimmungen über das Verfahren bei Ablieferungshindernissen, über jene Güter, deren Ab- und Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie über solche Güter, welche unter der Adresse »Bahnhof restante« länger als die durch die besonderen Vorschriften nachgelassenen Fristen nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben. Diese Güter lagern auf Kosten und Gefahr der Versender, welche mit thunlichster Beschleunigung hiervon zu benachrichtigen sind.

Das Recht der Eisenbahn, solche Güter in ein öffentliches Lagerhaus auf Kosten und Gefahr des Versenders zu stellen oder weiter befördern zu lassen, falls der Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist oder nicht eine für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist, wird gleichfalls in diesem Paragraph ausgesprochen. Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe auch damit einverstanden, dass Güter, deren Ab- und Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder deren angebotene Zurücknahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme seitens des Adressaten oder im Falle, als der Adressat oder Versender nicht zu ermitteln sind, unterbleibt, bestmöglich verkauft werden, und zwar Güter, welche dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, ohne Verzug, alle anderen aber frühestens vier Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit.

In einzelnen Fällen werden seitens der Bahnverwaltungen für anlangende Sendungen längere Lagerfreiheiten zugestanden.

Die etwa nothwendig werdenden Verfügungen des Versenders können folgende sein:

Das Gut ist an einen anderen Adressaten in der nämlichen Station abzugeben; das Gut ist an den nämlichen oder an einen neuen Adressaten nach einer neuen Station zu senden, oder das Gut ist an den Versender zurückzusenden; die Nachnahme nach Eingang ist aufzulassen oder zu reduciren; das Gut ist nachträglich mit einer Nachnahme zu belasten oder die darauf haftende zu erhöhen; das Gut ist ohne Einhebung der darauf haftenden überwiesenen Bahngebühren oder unter theilweiser Auflassung derselben auszufolgen; die Sendung ist zu veräussern, respective zu vernichten.

Die Anzeige der unanbringlichen Güter erfolgt an die Reclamations-Bureaux im Rahmen der internen Organisation. Nach Ablauf von 30 Tagen, vom Tage der Einlagerung des Gutes an gerechnet, wird von der Adressstation der Verkaufsantrag an die Direction gestellt, vorausgesetzt, dass die auf der Sendung aushaftenden Gebühren durch den Werth des Gutes sicher gedeckt erscheinen oder dasselbe nicht dem Verderben unterliegt. Falls eine Entwerthung der unanbringlichen Sendung zu befürchten steht, wird dieselbe commissionell in Gegenwart des Stationsvorstandes und zweier unparteiischer Zeugen eröffnet, über die darin enthaltenen Gegenstände ein Verzeichniss unter Angabe des beiläufigen Werthes verfasst und hierauf das Collo ämtlich versiegelt.

Die Veräusserung unanbringlicher Güter erfolgt über Ermächtigung der Bahnverwaltungen, jedoch sind die Stationen ausnahmsweise ermächtigt, Esswaaren und andere dem schnellen Verderben unterliegende Gegenstände, bei welchen Gefahr im Verzuge ist, ohne vorhergegangene Genehmigung der Verwaltung zu veräussern. Ueber jede im öffentlichen Wege vorgenommene Veräusserung, welche sowohl in den Magazinsräumen als auch eventuell in den Tagesblättern zu verlautbaren ist, wird ein Licitations-Protokoll aufgenommen und dasselbe mit allen auf den veräusserten Gegenstand bezughabenden Documenten (Rechnungen über Verlautbarung oder Affichirungs-Kosten, Frachtbriefe, Zolldeclarationen etc.) belegt, sofort nach beendigter Veräusserung dem Reclamations-Bureau vorgelegt.

Derartige Licitations-Protokolle unterliegen im Sinne der Gebührengesetze der scalamässigen Stempelung.

Von dem Erlöse werden zunächst die Bahn-Licitationsauslagen, sodann die auf dem Gute haftenden Vorhineinspesen und Bahngebühren, weiters die etwa nach Eingang auszuzahlende Nachnahme gedeckt, und der etwa nach Abzug der aushaftenden Gebühren und Spesen verbleibende Erlösüberschuss zur Verfügung des Versenders gehalten. Nichtgedeckte Beträge müssen vom Versender beglichen werden. Häufig kommt es auch vor, dass Güter, noch bevor eine Veräusserung stattgefunden hat, und dies gilt insbesondere für die dem schnellen Verderben unterliegenden Gegenstände, derart entwerthet sind, dass die Veräusserung voraussichtlich gar kein Resultat ergeben würde. Solche Güter werden der Vernichtung unterzogen und hierüber gleichfalls in Gegenwart unparteiischer Zeugen, ein Vernichtungs-Protokoll aufgenommen.

Abgänge.

In der Reihe der bei den Eisenbahnanstalten vorkommenden Güteranstände figuriren auch, die während des Eisenbahntransportes in Verlust gerathenden Güter. Als in Verlust gerathen ist ein Fracht- oder Eilgut vier Wochen nach Ablauf der Lieferzeit zu betrachten. Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, dass er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Innerhalb acht Tagen nach erhaltener Nachricht über die etwaige Wiederauffindung des Gutes kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für die versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzende Summe verlangen, dass das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe ursprünglich angegebenen Bestimmungsort kostenfrei geliefert werde.

Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung giltig erfolgen kann und durch Bezahlung der Fracht, erlischt jeder Anspruch an die Eisenbahn. Ausserdem verjähren alle Ansprüche wegen gänz-

lichen Verlustes des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen. (§ 64 des Betriebs-Reglements.)

Ueber das Verfahren in Verlustfällen bestehen zwischen den österreichisch-ungarischen Bahnen sowohl, als auch im internationalen Verkehre besondere Abmachungen, die theils im österreichisch-ungarischen Uebereinkommen, theils im Vereinsübereinkommen, theils in den Uebereinkommen zu den betreffenden, mit fremdländischen Bahnen abgeschlossenen »Verbänden« ausführlich enthalten sind.

Durch diese Abmachungen, welche sich auf den internen Reclamationsdienst, auf die Recherchirung und Evidenzhaltung der Anzeigen von den Constatirungsstationen (Zwischen- und Bestimmungsstationen) erstrecken, werden die allgemeinen Haftbestimmungen für Verluste, welche sowohl in den handelsgesetzlichen als auch in den betriebsreglementarischen Bestimmungen, die für die einzelnen Staatengebiete in Wirksamkeit bestehen, nicht alterirt. Der Geldwerth der Haftung ist je nach dem Gebiete, für welche diese Bestimmungen Giltigkeit haben, verschieden bemessen. Nach §68 des Betriebs-Reglements wird zum Zwecke der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth in Oesterreich-Ungarn nicht höher als 30 Gulden Silber pro 50 kg Brutto angenommen, insoferne ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adressseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben declarirt ist. Der Schadensberechnung wird der gemeine Handelswerth und in Ermangelung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle und Unkosten zu Grunde gelegt. Nach den Bestimmungen des § 68 des Vereins-Betriebs-Reglements werden in analoger Weise 60 Mark pro 50 kg Brutto als Maximalentschädigung angenommen. Wesentlich verschieden aber sind die Haftbestimmungen in analogen Fällen z. B. bei den schweizerischen Bahnen. Im Sinne des § 125 des Betriebs-Reglements auf den schweizerischen Bahnen darf bei Fracht-Gütern die Entschädigung 1500 Francs für 50 kg nicht über-

steigen, derart, dass, wenn nicht die fragliche Sendung als Eilgut aufgegeben worden ist oder deshalb als Eilgut behandelt wird, weil in dem Frachtbriefe eine Werthdeclaration von mehr als 1500 Francs per 50 kg von dem Versender vorgemerkt wird, im Falle einer solchen Werthdeclaration eine höhere Entschädigung als die declarirte Summe nur beansprucht werden kann, wenn der Bahnverwaltung Arglist oder grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen ist.

Auf französischen Bahnen wird im Allgemeinen stets der factische Werth des Gutes am Orte der Ablieferung ersetzt. Der früher erwähnte, in Oesterreich und im Vereinsverkehre zur Auszahlung gelangende volle Werth erfolgt nur in dem Falle, wenn eine Werthdeclaration stattgefunden hat, und bildet diese declarirte Summe sodann den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender nebst der tarifmässigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher $^1/_{10}$ pro mille der declarirten Summe für jede angefangenen 150 km, welche das Gut innerhalb der einzelnen Verbände zu durchlaufen hat, mit einem Maximalbetrage von 5 Kreuzer, beziehungsweise 0·10 Mark nicht übersteigen darf.

Die Frage, ob bei dem eingetretenen Verluste oder der Beschädigung eines Gutes auch Ersatz für die versäumte Lieferfrist zu leisten ist, muss gegenwärtig noch als ungelöst betrachtet werden, da trotz gleichartiger Textirung der Betriebs-Reglements in Oesterreich-Ungarn und Deutschland widersprechende richterliche Erkenntnisse hierüber vorliegen.

Im österreichisch-ungarischen Uebereinkommen ist das Verfahren der Stationen bei Colliabgängen und Ueberschüssen, bei Ausfertigung der an die Zwischenstationen gehenden Reclamationsanzeigen, sowie das Verfahren rücksichtlich der Anzeigen an die Reclamations-Bureaux, der Erledigung der Reclamations-Angelegenheiten und Recherchen, der dem Magazinsberichte zu allegirenden Beilagen (Verladeschein etc.) sowie der Anzeigen über geordnete Verladungsmängel genau präcisirt. Die überzähligen Güter (zum Unterschiede von den gefundenen Gegenständen, aus Anlass von Güterverschleppungen herrenlos verbleibende Ueberschüsse an Parteiengüter) werden ebenso

wie die abgängigen Güter in den Reclamations-Bureaux der einzelnen Bahnverwaltungen in Evidenz geführt, der Austausch bewerkstelligt, und wo dies nicht möglich ist, werden jene bestmöglich veräussert.

Colli, deren Bestimmungsstation aus den vorhandenen Anklebezetteln zu entnehmen ist oder durch das Reclamationsverfahren festgestellt wurde, werden unverweilt mittelst Begleitscheines und Interimskarten gebührenfrei an den Bestimmungsort abgesendet. Die Verladung der nach fremden Bahnen abzusendenden Ueberschüsse erfolgt in der Regel mit Vermeidung jeder Umladung direct nach der Bestimmungsstation.

Die bei den Stationen schriftlich oder mündlich eingebrachten Reclamationen werden unter Berufung auf die schon früher gepflogene Correspondenz, von denselben an das Reclamations-Bureau der eigenen Verwaltung mittelst Berichtes vorgelegt.

Gefundene Gegenstände.

Beim Transporte auf Eisenbahnen wird eine strenge Unterscheidung zwischen überzähligen Gütern und gefundenen Gegenständen gemacht. Während unter ersteren alle jene herrenlosen Güter verstanden werden, welche in Bahnhofmagazinen, auf Rampen und Frachtwagen ohne Verrechnung oder ohne Anklebezettel vorgefunden wurden, werden unter gefundenen Gegenständen speciell nur die im örtlichen Bezirke der Bahnverwaltung auf den Perrons, in den Wartesälen oder in Personenwagen zurückgelassenen Gegenstände verstanden. Der § 33 des Betriebs-Reglements schreibt vor, dass diese Gegenstände mindestens drei Monate aufbewahrt werden müssen, und nur solche, welche dem Verderben ausgesetzt sind, bestmöglich verkauft werden können, sobald deren Verderben zu befürchten steht. In diesem Falle ist der Erlös bis zum Ablaufe der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten zu behalten. Im Uebrigen unterliegen gefundene Gegenstände der in den gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung. Die §§ 388 und 389 a. b. G. B. enthalten alle jene Bestimmungen, welche auf Fundgegenstände im Rayon der Eisenbahn, immer im strengen Sinne des Wortes, Anwendung finden, und ist der

bei den Bahnverwaltungen in Oesterreich-Ungarn adoptirte Begriff von gefundenen Gegenständen ungefähr in folgender Weise zu präcisiren: Unter gefundenen Gegenständen werden solche verstanden, welche von den Reisenden in den Wagen, den Bureaux oder anderen Localitäten der Eisenbahnstation vergessen oder zurückgelassen und daselbst vorgefunden wurden, weiters solche Gegenstände, die von den Zügen herab auf die Bahn gefallen sind, oder in Folge was immer für eines Umstandes sich auf derselben vorfinden, ohne dahin zu gehören.

Bezüglich der auf der Eisenbahn in den Wartesälen oder Eisenbahnwagen gefundenen Gegenstände verfügt eine Ministerial-Verordnung vom 9. Juni 1853, Z. 19.675, dass dieselben dem Eisenbahnamte zu übergeben, hierauf in ein eigenes Protokoll einzutragen, und wenn sich binnen drei Tagen Niemand meldet, der Betriebsdirection einzusenden sind. Diese übergibt die Gegenstände nach weiteren drei Tagen der Polizeibehörde, welche das weitere Verfahren einleitet. Nach den Bestimmungen der später erlassenen Ministerial-Verordnung vom 10. Juli 1874 werden alle im örtlichen Bezirke einer Eisenbahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen Gegenstände mindestens drei Monate lang aufbewahrt. Erst nach Ablauf dieser Frist wird nach Massgabe der bei den einzelnen Bahnen hierüber bestehenden Bestimmungen verfahren. Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, werden nach der früher erwähnten Bestimmung des Betriebs-Reglements behandelt. In Oesterreich wird bei den einzelnen Eisenbahngesellschaften rücksichtlich der Evidenzhaltung und des Einvernehmens mit den Ortsbehörden kein einheitlicher Vorgang beobachtet.

Die einheitliche Regelung des Verfahrens rücksichtlich gefundener Gegenstände wird gegenwärtig eingehend erörtert, und dürfte ein gleichförmiger Vorgang aller österreichischen Bahnen schon demnächst erzielt werden. Die Behandlung der Fundgegenstände in Ungarn ist schon mit Rücksicht auf die daselbst nahezu vollständig erfolgte Verstaatlichung sämmtlicher Bahnen fast einheitlich durchgeführt. Eine Verfügung des ungarischen Communications-Ministeriums ordnet für die ungarischen Staatsbahnen an, dass nach Ablauf der im § 33 des Betriebs-Regle-

ments vorgeschriebenen dreimonatlichen Aufbewahrung der gefundenen Gegenstände, unter Intervention der Ortsbehörde und des Polizeiamtes die Veräusserung im Wege einer öffentlichen Feilbietung zu veranlassen und der Erlös stets zu Gunsten der Ortsarmen zu verwenden sei.

Ueber die Registrirung und Evidenzhaltung der gefundenen Gegenstände in den Fund- und Depôtstationen, sowie über die Art und Weise, wie die Veräusserung derselben nach Ablauf der gesetzlichen Verjährungsfristen erfolgt, sind bei den einzelnen Bahnen specielle Detailvorschriften in Wirksamkeit.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass eine belgische Gesellschaft unter der Firmabezeichnung »Eureka« eine Centralisirung aller auf den europäischen Bahnen verlorengehenden Gegenstände anstrebt und in den Generalversammlungen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom Jahre 1883 und 1884 diesbezügliche Beschlüsse gefasst wurden.

Werthsverminderungen.

Sowie die Abgänge einzelner Colli eine für sich abgeschlossene Gruppe von Reclamationsanständen bilden, ebenso werden unter dem Begriffe »Werthsverminderung« alle während des Eisenbahntransportes eintretenden Beschädigungen, Gewichtsverluste etc. subsumirt.

Die Verschiedenartigkeit der Formen von Werthsverminderungen, Beschädigungen etc., welche bei Gütertransporten zu beobachten sind, beeinflusst den Umfang der Haftpflicht der Eisenbahnen und ist es nur eine Consequenz der zumeist in der Natur des Transportgegenstandes sowie des Transportes selbst liegenden Werthsverminderung, dass besondere betriebsreglementarische Bestimmungen die Haftpflicht der Eisenbahnen einschränken.

Die Normen über die Haftpflicht der Bahnen bei Werthsverminderungen sind insbesondere in den Art. 424, 426—428 des Handelsgesetzbuches und in den §§ 64, 67 und 68 des Betriebs-Reglements aufgezählt. Nirgends decken sich die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches mit jenen des Betriebs-Reglements so sehr, als speciell bei dem Begriffe Beschädigung, beziehungsweise Werthsverminderung. Nichtsdestoweniger

sind durch die Vieldeutigkeit einzelner Arten der Beschädigungen (wie z. B. bei gewöhnlicher und aussergewöhnlicher Leckage etc.) wiederholt Zweifel entstanden und sind auf keinem Gebiete der Transportabwickelung so mannigfache gesetzliche Auslegungen, so verschiedenartige richterliche Entscheidungen zu bemerken, als auf jenem, welches von den Verminderungen handelt, zu welchen äusserliche und innerliche Beschädigungen und Gewichtsverluste gezählt werden. —

Der Umfang und die Zeitdauer der Haftpflicht wird im § 64 des Betriebs-Reglements in nachfolgender Weise präcisirt:

»Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen im § 67, für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschlusse des Frachtvertrages (§ 49) bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.«

Eine Reihe von Einschränkungen der Haftpflicht ist im § 67 des Betriebs-Reglements für Beschädigungen vorgesehen. In Oesterreich-Ungarn und Deutschland, beziehungsweise im Vereinsgebiete, haften die Eisenbahnen nicht für Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, innerer Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung etc. zu erleiden. Im internen österr.-ungar. Verkehre wird für den Bruch von Eisenguss nicht gehaftet, insofern derselbe durch die innere Beschaffenheit des Materiales (Gussspannung, grobe Gussfehler) entstehen kann.

Ebenso haftet die Eisenbahn in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Der Abgang von ganzen Colli und ein auffallender Gewichtsabgang wird betriebsreglementarisch hierzu nicht gezählt. Die Tarifirung für

Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, ist eine ermässigte und demgemäss auch die Haftpflicht beschränkt.

Eine weitere Einschränkung der Haftpflicht besteht darin, dass für diejenigen Güter, welche ungeachtet ihrer Natur eine Verpackung zum Schutze von Verlusten und Beschädigungen auf Transporten erfordern, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden gehaftet wird, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

In gleicher Weise ist die Befreiung der Haftpflicht für diejenigen Güter ausgesprochen, deren Auf- und Abladung nach den tarifarischen Bestimmungen oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem, respective dem Empfänger besorgt wird, eine Bestimmung, welche zunächst darauf basirt, dass die Entwerthung während dieser Manipulation entstehen konnte und zumeist auch entsteht. Die Haftung der Versender, beziehungsweise der Empfänger, für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen, oder bei Gelegenheit derselben den Fahrzeugen der Eisenbahnen zugefügt wird, ist ebenfalls reglementmässig den Frachtgebern zuerkannt.

Die Befreiung von der Haftpflicht tritt auch bei Schadensfällen ein, welche aus einer Gefahr entstanden sind, deren Abwendung durch die Begleitung des Gutes bezweckt wird.

Eine Reihe von Transportgütern erfordert unbedingt eine Begleitung schon wegen der Sicherheit des Transportes, welchen dauernd zu überwachen den Bahnen nicht imputirt werden kann.

In den angeführten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheiles stets vermuthet, dass ein eingetretener Schade, welcher aus der, seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist. Dagegen tritt die Befreiung von der Haftpflicht nicht ein, wenn nachgewiesen wird, dass der Schade durch die Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist, eine Bestimmung, welche auf den Art. 400 des Handelsgesetzbuches, beziehungsweise § 63 des Betriebs-Reglements basirt und dahin

lautet, dass die Eisenbahn für ihre Leute und andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient, haftet. Nur wegen des Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahnverwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, dass der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist. Sofern das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, verjähren alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Percent, bei nassen Gütern nicht mehr als zwei Percent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise festgestellten Gewichtes beträgt. Dieser Percentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einem Frachtbriefe transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder Mass der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder erweislich ist.

Eine Modification des Betriebs-Reglements ad § 67, Punkt 8, besteht übrigens für die k. k. Bosna-Bahn. Der Percentsatz für nicht zu vergütende Gewichtsmängel bei nassen Gütern oder solchen Artikeln, welche denselben gleich behandelt werden, wird bei dieser Eisenbahn von zwei auf drei Percent erhöht, weil die Frachten zumeist aus freiem Lager zur Aufgabe gelangen.

Die früher erwähnte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Percentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den

einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Percentsätze, als zwei Percent nach Massgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll. (Bei gänzlichem Verluste des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.)

Seit mehreren Jahren sind bei den österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden für eine Anzahl von Gütern, bei welchen die ebenerwähnten Bedingungen zutreffen, höhere Percentsätze bei der Berechnung des Calo eingetreten; z. B. 2 Percent bei Rohzucker, 4 Percent bei Asche, Erzen, Graphit, Dünger, Kohlen aller Art, Coaks, Rüben und Rübenabfällen, Knochen etc. Die Berechnung des Calo ist schon im Hinblick darauf, dass, abgesehen von den zuletzt angeführten Ausnahmen, nur zwei Percentformen der Calirung bestehen (1 Percent bei trockenen, 2 Percent bei nassen Gütern), nicht als vollkommen entsprechend zu betrachten. Die Erfahrung hat gelehrt, dass diese Bestimmungen in zahlreichen Fällen den Bahnen höhere Ersätze auferlegen, als solche den Thatsachen entsprechend zu zahlen wären, und dass andererseits die oft ungerechtfertigte Haftpflicht gegenüber den Versendern, beziehungsweise Adressaten, wie solche im Betriebs-Reglement ausgesprochen wird, modificationsfähig wäre. Insolange nicht für bestimmte Gruppen von Transportgütern, welche schon durch den Transport selbst einen höheren Gewichtsverlust erleiden, z. B. für nass eingesackten Raps, bei der Aufgabe befeuchtete Hadern etc., eine Calirungstabelle aufgestellt wird, werden die gegenwärtigen Bestimmungen über Gewichtsverluste reformbedürftig bleiben.

Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthsverminderung nach Verhältniss des zu ermittelnden Werthes zu dem Maximalsatze vergütet, d. h. die Proportion aufgestellt: Facturenwerth verhält sich zum Maximalwerthe, wie die Entwerthung oder der Schade zu x.

Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von

unparteiischen Zeugen und womöglich in Gegenwart des Reclamationsberechtigten das Gewicht oder den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen. Will der Reclamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im aussergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor Empfang, beziehungsweise noch vor Zurücknahme des Gutes, den Thatbestand anzuerkennen und seine Ersatzansprüche anzumelden. Stellt er sich hiebei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter ernannte, oder durch beim Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen. (§ 64 B. R.)

Es ist somit nach zwei Richtungen die Feststellung des Schadens möglich, die aussergerichtliche und die gerichtliche. Die aussergerichtliche Feststellung des Schadens erfolgt auf sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen, neuestens auch auf vielen deutschen Bahnen, mittelst des Thatbestand-Protokolles (Thatschrift) und werden hiebei drei Zeitmomente für die Schadensfeststellung bestimmt: der Zustand bei Anlangen des Gutes, beziehungsweise während der Manipulation mit dem Gute von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation, beim Bezuge des Gutes und nach bereits erfolgtem Bezuge. Das Thatbestands-Protokoll bildet die Grundlage für die Bemessung der Haftpflicht und die Höhe des Ersatzes.

Ueber jede Beschädigung und über jeden Gewichtsabgang wird nach der im Verladescheine vorgenommenen Constatirung ein derartiges Thatbestands-Protokoll aufgenommen, welches aus zwei Theilen besteht, wovon ersterer die Constatirung der Beschädigung oder des Gewichtsabganges und die Ermittelung der demselben zu Grunde liegenden Ursachen oder sonstiger Umstände, und wovon der zweite Theil die Ausmittelung des Schadens, den Ausspruch der Sachverständigen und die mit Beweisdocumenten belegte Erklärung des Reclamanten enthält.

Der Vorgang bei Constatirung von Beschädigungen in den Unterwegsstationen und Grenzstationen ist durch Detail-

vorschriften geregelt, ebenso sind alle auf die Verständigung des Empfängers, Ausfertigung des zweiten Theiles des Thatbestands-Protokolles, die Präclusivfrist rücksichtlich der Einsendung desselben, die Schätzung des Schadens und die commissionelle Untersuchung des Inhaltes des Gutes bezüglichen Bestimmungen im österreichisch-ungarischen Uebereinkommen, sowie in den internen Dienst-Instructionen fixirt. Die Thatbestandsaufnahme nach dem Bezuge des Gutes erfolgt nur in dem Falle, wenn der Empfänger eines Gutes innerhalb der im § 64 des Betriebs-Reglements festgesetzten Frist von vier Wochen nach erfolgtem Bezuge der Sendung eine schriftliche Reclamation einbringt.

Der mit der Erhebung betraute Beamte nimmt an Ort und Stelle (in der Wohnung des Adressaten oder in dessen Lagerräumen), in Gegenwart des Reclamationsberechtigten, sowie unparteiischer Zeugen, nach Umständen unter Zuziehung von Sachverständigen protokollarisch jene Momente auf, welche zur Beurtheilung dieser Form von Constatirungen an Parteigütern erforderlich erscheinen. Derartige Protokolle erstrecken sich auch auf die Beweisführung des Reclamanten, auf die Ursache des Schadens, auf die Widerlegung der Beweisgründe des Reclamanten und dessen Entgegnung. Die gerichtliche Erhebung eines Schadens, welche sowohl im Handelsgesetze als auch im Betriebs-Reglement festgestellt wird, ist an alle jene Formalitäten geknüpft, welche von den hiezu designirten gerichtlichen Organen im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen verlangt werden und beschränkt sich die Intervention der Organe der Eisenbahnanstalt ausschliesslich auf die formelle Durchführung und Klarlegung eines derartigen Falles.

Damit wären die markantesten Formen von Reclamationsanständen aufgezählt. Es wäre vergebliche Mühe, alle möglichen Fälle, die Complicationen und täglichen Erscheinungen im Reclamationswesen zu erläutern; fast jeder Fall zeigt ein anderes Bild und sind die Nebenumstände oft derartige, dass selbst die verschiedenartigsten Ansichten und Interpretationen berechtigt erscheinen.

Der Personentransport.

Auf keinem Gebiete der Transportabwickelung hat in einem verhältnissmässig kurzen Zeitabschnitte ein derartiger Umgestaltungsprocess stattgefunden, wie bei der Beförderung von Reisenden auf Eisenbahnen. — Das von Tag zu Tag gesteigerte Verlangen nach Comfort während der Fahrt, hat zu ununterbrochenen Verbesserungen an den Bahnbetriebsmitteln und zu besonderen Einrichtungen, die Sicherheit des Reisens betreffend, geführt. Insbesondere bei jenen Personenwagen, welche mit Express-, Courier- und Schnellzügen verkehren, werden alle auf den Eisenbahnverkehr anwendbaren technischen Fortschritte verwerthet und wird hinsichtlich der zum Schutze der Reisenden nothwendigen Vorkehrungen die äusserste Grenze der Möglichkeit angestrebt. — Sowohl bei dem Bau von Fahrbetriebsmitteln und bei den zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Einrichtungen, bei den tarifarischen Massnahmen und Bestimmungen, sowie bei dem administrativen Expeditionsdienste sind eigenartige Normen zu berücksichtigen, wiewohl diese Factoren in ihrem Zusammenwirken dem gleichen Zwecke dienen und die ihnen innewohnenden gegenseitigen Beziehungen für die Beurtheilung des gesammten Personentransportes nicht unbeachtet bleiben dürfen.

Beim Expeditionsdienste, welcher nachfolgend in Kürze mit Berücksichtigung der bestehenden Einrichtungen auf österreichischen Eisenbahnen angedeutet werden soll, sind sowohl die mit diesem Dienstzweige verknüpften Normen, als auch die allgemeinen Bestimmungen für den Personentransport ins Auge zu fassen. Zunächst ist als ein besonderes Merkmal des Personentransportes zu bezeichnen, dass derselbe nicht in

gleicher Weise wie der Gütertransport gesetzlich geregelt ist. — Während bei dem letzteren, im allgemeinen Handelsgesetzbuche Grundbestimmungen enthalten sind, an welche sich jene des Betriebs-Reglements anschliessen, ist bei dem Personentransport nur das letzterwähnte Reglement als die Grundlage für jene Bedingungen zu betrachten, unter welchen die Eisenbahnen den Transport von Personen übernehmen.

Dass bei der Beförderung von Reisenden eine ähnliche gesetzliche Unterlage fehlt, ist zum Theil in dem naturgemässen Umstande begründet, dass beim Personentransporte alle jene Momente entfallen, welche mit der Beförderung eines Gutes von der Aufgabe, Verrechnung und Verladung bis zur Abgabe verknüpft sind und besondere Rechtsgrundsätze erfordern. Die Normen, welche für den »Expeditionsdienst« bei der Personenbeförderung bestehen, sind in den gegenwärtig giltigen gesetzlichen Grundbestimmungen und Vorschriften nur angedeutet, während für den Schutz des Reisenden, sowie für die Feststellung der tarifarischen Bestimmungen, in jüngster Zeit ausführliche gesetzliche Grundlagen geschaffen wurden, welche für alle Bahnen in gleicher Weise Giltigkeit haben.

Die allgemeinen Bestimmungen, welche für den Transport von Reisenden in Oesterreich in Betracht kommen, sind zunächst die Concessionsurkunden der einzelnen Gesellschaften, weiters die Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, sowie alle dieselbe ergänzenden Ministerial-Verordnungen und Erlässe der Aufsichtsbehörden, die Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238 (Eisenbahn-Concessionsgesetz), das Betriebs-Reglement für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. Juni 1874 nebst den ergänzenden Vorschriften der Eisenbahnbehörden, das Gesetz vom 15. Juli 1877 (R. G. Bl. Nr. 64), betreffend die Maximaltarife für den Personentransport und die für die Beförderung von Personen bestehenden Tarifbestimmungen, das Gesetz vom 25. Mai 1880 (R. G. Bl. Nr. 56), betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, verlängert bis 31. December 1884, bez. 1. Juli 1886, die Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit Normal-

betrieb und für den Betrieb auf Secundär- und Vicinalbahnen, das Gesetz vom 5. März 1869 (R. G. Bl. Nr. 27), betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen für beim Verkehre sich ereignende körperliche Verletzungen und Tödtungen, weiters das Uebereinkommen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen (Anhang II), betreffend den Vorgang bei Verkehrsstörungen. Ueberdies bestehen zahlreiche Vereinbarungen der Eisenbahnverwaltungen über den Anschlussdienst in Grenzstationen, über die Haftung bei Beschädigungen von Bahnbetriebsmitteln etc.

Die Eisenbahn-Betriebsordnung (kais. Verordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852) enthält rücksichtlich des Personentransportes in den §§ 4 und 5 die Bedingungen, unter welchen Fahrordnungen sowie die Fahrpreistarife zu verfassen und zu publiciren sind, ebenso die Bestimmungen über die Aufnahme von Personen.

§ 6 normirt die grösste erlaubte Fahrgeschwindigkeit, § 7 die Aenderungen der Fahrordnungen und der Tarife, § 8 die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen, alle Personen, welche die Aufnahmsbedingungen erfüllen, zu gehöriger Zeit wirklich zu befördern, § 9 betrifft die Ausschliessung von Personen vom Transporte, § 10 die Beförderung von Sträflingen, § 66 enthält die Verpflichtung der Privat-Eisenbahnunternehmungen, die Fahrordnungen, Tarife und Bestimmungen über den Personenverkehr vor ihrer Kundmachung der Staatsverwaltung behufs Genehmigung vorzulegen. — § 68 betrifft die Beförderung der k. k. Post, der § 93 die allgemeine Verpflichtung derjenigen Personen, welche die Bahn zur Reise benützen, § 94 die Reiseurkunden und § 102 die Uebertragung des polizeilichen Wirkungskreises an die Bahnbediensteten.

Die weiteren Bestimmungen der Betriebsordnung vom Jahre 1851 betreffen vorwiegend den Betriebsdienst, beziehungsweise die Sicherung des Verkehrs und sind seither zu diesen Bestimmungen zahlreiche behördliche Verordnungen und Erlässe der Aufsichtsbehörden erschienen, mit welchen die Vorschriften der Eisenbahn-Betriebsordnung theils erweitert, theils aufgehoben wurden. — Diese Erlässe betreffen übrigens zumeist Verkehrsbestimmungen.

Das österreichische Eisenbahn-Concessionsgesetz enthält im § 9 über die Beförderung von Personen folgende Bestimmungen: Eine Eisenbahnunternehmung erlangt durch die Concession das Recht, auf der erbauten Bahn Personen und Sachen nach den festgesetzten Tarifen zu befördern, insofern der diesfällige Transport durch das Postregal nicht der Postanstalt ausschliesslich vorbehalten erscheint. Gleichzeitig wird ausgesprochen, dass die Eisenbahn zur unentgeltlichen Beförderung der Postsendungen und der Postbediensteten nach Vorschrift der Eisenbahn-Betriebsordnung verpflichtet ist.

Die Verpflichtung der österreichischen Eisenbahngesellschaften zur unentgeltlichen Beförderung der k. k. Post hat bereits zu wiederholten Erörterungen zwischen den Aufsichtsbehörden und den Eisenbahnanstalten Anlass gegeben. In verschiedenen Eingaben wurden von letzteren eine Beschränkung der Unentgeltlichkeit der Postbeförderung angestrebt und auch der Vorschlag gemacht, die unentgeltliche Beförderung nur auf die k. k. Briefpost mit Einschluss der Zeitungs- und Kreuzbandsendungen, Amtspackete, Waarenmuster und Geldsendungen zu beschränken, dagegen für die Fahrpostsendungen im Hinblick auf die bestehenden Posttarife ein bestimmtes Maximalgewicht per Stück festzusetzen, welchem Wunsche jedoch bisher nicht entsprochen wurde.

In den neueren Concessionsurkunden für Localbahnen ist zumeist die Verpflichtung enthalten, dass die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern seien und dass für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt angemessene, im Wege der Vereinbarung festzustellende Entschädigungen geleistet werden. Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Im Sinne des Concessionsgesetzes haben sich die Eisenbahnunternehmungen mit den angrenzenden Eisenbahnen, dieselben mögen zur Zeit der Concessionirung bereits errichtet oder erst in der Folge erbaut worden sein, in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benützung der Bahnbetriebs-

mittel, überhaupt der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse ins Einvernehmen zu setzen.

Das Betriebs-Reglement enthält zumeist Bestimmungen, welche das Verhältniss des reisenden Publicums zu den Eisenbahngesellschaften regeln und sind diese keineswegs ausführlichen Normen für den Personentransport auf Eisenbahnen in den §§ 7 bis 23 ersichtlich gemacht. § 7 enthält allgemeine Bestimmungen über Fahrpläne, Extrafahrten und Abfahrtszeit, § 9 normirt die Modalitäten beim Verkaufe von Fahrbillets, bei der Bestellung ganzer Coupés oder Wagenabtheilungen und bei der Zurücknahme gelöster Billets, § 10 die Bestimmungen über die Giltigkeit der Fahrbillets, sowie über die Fahrpreisermässigungen für Kinder, § 11 betrifft Bestimmungen über den Umtausch gelöster Fahrbillets, § 12 die Anweisung der Sitzplätze, § 13 den Ausschluss belästigender Personen von der Fahrt, § 14 handelt von den Wartesälen, Billets und Gepäcksexpeditionen und von der Billetcontrole, § 15 von dem Einsteigen in die Wagen, § 16 von der Versäumung der Abfahrtszeit, § 17 von dem Verhalten auf Zwischenstationen, von dem Oeffnen und Schliessen der Wagenthüren, § 18 von dem aussergewöhnlichen Anhalten auf freier Bahn, § 19 von dem Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen, § 20 von der Beschädigung der Wagen, § 21 von der Verspätung der Züge und der Fahrtunterbrechung, § 22 von dem Verbote der Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände, § 23 von dem Ausschlusse trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt.

Fast jede dieser betriebsreglementarischen Bestimmungen über den Personentransport hat seit dem Inslebentreten des Betriebs-Reglements durch zahlreiche Verordnungen der Eisenbahnbehörden, und durch die von den Bahnen im eigenen Wirkungskreise unter Genehmigung der Aufsichtsbehörde veranlassten besonderen Einrichtungen eine neue, wesentlich veränderte Gestaltung erlangt, so dass die betriebsreglementarischen Bestimmungen über den Personentransport heute füglich nur als ein Gerippe derjenigen Normen anzusehen sind, welche gegenwärtig für den Personentransport auf den österreichisch-ungarischen Bahnen gelten.

Das Gesetz vom 15. Juli 1877, R. G. Bl. Nr. 64, betreffend die Maximaltarife für den Personentransport auf Eisenbahnen, regelt die Normen, nach welchen die Bemessung der Gebühren beim Personentransport erfolgt, sowie die tarifarischen Grundtaxen, soweit solche nicht im Gesetz für die Localbahnen und in den einzelnen, vor Herausgabe des ersterwähnten Gesetzes sanctionirten Concessionsurkunden anderweitig festgesetzt erscheinen.

Als Maximaltarif für den Personentransport wird in diesem Gesetze, und zwar per Person und Kilometer festgesetzt: Für die I. Classe 5·0 kr., für die II. Classe 3·6 kr., für die III. Classe 2·4 kr. ö. W. in Silber.

Bei Eilzügen dürfen diese Tarifsätze um 20 Percent erhöht werden, wenn dieselben nicht blos Waggons I. Classe führen und wofern die durchschnittliche Geschwindigkeit dieser Züge (incl. der Aufenthalte in den Stationen) auf jenen Strecken, wo keine Steigungen von 15 per Mille und darüber vorkommen, mindestens 37 Kilometer, auf den Strecken mit Steigungen von 15 per Mille bis exclusive 25 per Mille aber mindestens 24 Kilometer per Zeitstunde beträgt.

Auf Strecken mit noch stärkeren Steigungen wird die Geschwindigkeit der Schnellzüge von dem Handelsminister bestimmt.

Für gemischte Züge sind obige Tarife um 20 Percent zu ermässigen. Der Handelsminister ist jedoch ermächtigt, diese Ermässigung bei Bahnlinien, auf welchen nur gemischte Züge verkehren, nach Massgabe der Verkehrs- und sonstigen Verhältnisse der betreffenden Bahnunternehmung ausser Kraft zu setzen.

Sollte sich das Bedürfniss nach weitergehenden Ermässigungen herausstellen und sollten in diesem Falle die Bahnunternehmungen nicht in der Lage sein, entsprechende Erleichterungen in der dritten Wagenclasse zu gewähren, so sind dieselben gehalten, über Aufforderung des Handelsministers, auf den von demselben bezeichneten Strecken eine vierte Classe (Stehwagen) mit dem Tarifsatze von 1·5 kr. ö. W. in Silber per Person und Kilometer einzuführen.

Die Tarifsätze für die mit dem Personentransporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Gepäck, Fahrzeugen

und lebenden Thieren, sowie sämmtliche Nebenbestimmungen für die Beförderung von Personen sind durch den Handelsminister nach Anhörung der Bahnunternehmungen nach einheitlichen Grundsätzen festzustellen. Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind seither durch Erlässe und Verordnungen der Aufsichtsbehörde erweitert worden.

Das Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, enthält im Art. II die Ermächtigung der Regierung, die Unternehmung von Localbahnen von der im § 8 der Eisenbahn-Betriebsordnung, beziehungsweise im § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Verpflichtung bezüglich der Beförderung der Post zu entheben, im Art. IV die Bestimmung, dass bei Festsetzung der Tarife für Localbahnen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, abgegangen werden könne, im Art. V die Bestimmung, dass die Fahrgeschwindigkeit der Localbahnen nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festgesetzt werde.

Die Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe wurden mit Handelsministerial-Verordnung vom 18. Oct. 1876 in Kraft gesetzt und sind seither zahlreiche Nachträge zu dieser Verordnung erschienen. Am 1. Juli 1877 ist eine einheitliche Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreichs in Wirksamkeit getreten (Handelsministerial-Verordnung vom 10. Februar 1877) und sind dieselben Bestimmungen auch für die ungarische Reichshälfte giltig. Am 1. Jänner 1884 sind für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen etc.) besondere Grundzüge der für derartige Bahnen giltigen Vorschriften erschienen. Desgleichen gilt für derartige Bahnen eine specielle Signalordnung.

Die Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe enthalten im Art. 7 Bestimmungen über die Untersuchung der Wagen, im Art. 9 Normen über die Fahrordnungen, im Art. 15 über die Beförderung von Personen mit Güterzügen, im Art. 20 über die Fahrgeschwindigkeit und im Art. 33 Bestimmungen über den Vorgang und die Vorsichtsmassregeln bei der Expedition verspäteter Züge. Die Vor-

schriften für den Verkehrsdienst auf Secundärbahnen enthalten im Abschnitt B, Punkt 178—185, die für die Beförderung von Personen und Reisegepäck festgesetzten besonderen Bestimmungen, welche von jenen auf Hauptbahnen abweichen.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für die beim Verkehre erfolgten körperlichen Verletzungen und Tödtungen wurde vor Einführung des Haftgesetzes vom Jahre 1869 nach der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 2. November 1851 (§ 4), beziehungsweise nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche geregelt. Nunmehr ist die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen für die beim Verkehre sich ereignenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen durch das gleichnamige Gesetz vom 5. März 1869 (R. G. Bl. Nr. 27) geregelt. Nach dem erwähnten Gesetze sind die Eisenbahnen nur dann von der unter Umständen bedeutenden Ersatzpflicht befreit, wenn sie den Beweis erbringen, dass die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall oder durch eine dritte Person, deren Verschulden die Eisenbahn nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten eingetreten ist. Auf Grund dieses Gesetzes sind seit dem Inslebentreten desselben zahlreiche Urtheile geschöpft worden.*)

Ueber den Vorgang, welchen die Stationen bei Verkehrsstörungen zu beobachten haben, ist im Anhang II des österreichisch-ungarischen Uebereinkommens eine von sämmtlichen betheiligten Eisenbahnen gemeinschaftlich festgestellte Vorschrift enthalten, welche für den Personen- und Gepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr ausführliche Bestimmungen feststellt. Diese Vorschrift betrifft insbesondere für den Personen- und Gepäckstransport Weisungen über die Expedition der Reisenden und deren Gepäck, über Hilfsrouten (§ 58 des Betriebs-Reglements), die Modalitäten, betreffend die Anzeigen über Verkehrsstörungen an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen, insbesondere aber an die Anschlussbahnen und Anschlussstationen.

Der § 21 des Betriebs-Reglements bestimmt über Verkehrsstörungen, dass, wenn Elementarereignisse oder andere

---

*) Siehe: Sammlung von eisenbahnrechtlichen Entscheidungen. Von Dr. Victor Röll.



Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen, für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit so lange gesorgt werden muss, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, dass die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde.

Die verschiedenen, zur Bewältigung des Personenverkehrs bestimmten Züge werden eingetheilt: In gewöhnliche Züge, welche fahrordnungsgemäss oder an bestimmten Tagen verkehren, in Erfordernisszüge, welche blos nach Massgabe des Bedarfes eingeleitet werden und nach einer im Fahrordnungsbuche enthaltenen Fahrordnung verkehren, in abgetheilte Züge, welche nach der Fahrordnung des Zuges, welcher abgetheilt werden soll, verkehren und demselben in bestimmten Intervallen folgen, in Separatzüge, die nach einer im Fahrordnungsbuche nicht enthaltenen Fahrordnung von Fall zu Fall in Verkehr gesetzt werden und in Extrazüge, welche in dringenden Fällen ohne Fahrordnung und sogar ohne Avisirung des Streckenpersonales eingeleitet werden. Im Allgemeinen gehören zu diesen Zügen Express-, Courier-, Eil-, Localschnellzüge, gewöhnliche Personenzüge, beschleunigte Personenzüge, Militärzüge, gemischte Züge, Lastzüge mit Personenbeförderung, Omnibuszüge etc.

Bei Verfassung der Fahrordnungen, nach welchen derartige Züge verkehren, ist Folgendes zu berücksichtigen: Die Dichtigkeit des Verkehrs, die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrbetriebsmittel, die allgemeinen Verhältnisse rücksichtlich des localen, inländischen Anschluss- und internationalen Verkehrs, weiters die Fahrordnungen der Anschlussbahnen und die correspondirenden Anschlüsse an die Zweigbahnen. Weiters muss berücksichtigt werden, ob die Fahrordnung für ein- oder doppelgeleisige Strecken zu verfassen ist. Die Fahrordnungen werden noch beeinflusst von den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen, von der zulässigen Maximalgeschwindigkeit und Belastung der einzelnen Zugskategorien, von der zu befördernden todten Last, der Manipulationsdauer in den einzelnen Stationen,

der Dauer der zollamtlichen Amtshandlungen bei der Revision an den Grenzstationen, weiters von den Aufenthalten, welche durch das Ausrangiren der Wagen und der Regulirung der Zugsbelastung, durch Maschinenwechsel, Speisen der Locomotive etc., bedingt sind.

Die Feststellung der Fahrordnungen für den internationalen Verkehr erfolgt in den gemeinsamen Conferenzen der mitteleuropäischen Bahnen und werden die Fahrordnungen nach der Dauer der Giltigkeit in zwei Perioden geschieden, in die Winter- und in die Sommerfahrordnung. Die Fahrordnungen für den localen Verkehr werden nach den Bedürfnissen der betreffenden Verwaltung verfasst, und gleichfalls die erwähnten zwei Perioden fixirt. Bei einzelnen Gesellschaften mit starkem Localverkehr tritt eine Hochsommerfahrordnung mit erhöhter Zugsanzahl hinzu. Die Fahrordnungen für den normalen Anschlussverkehr werden gemeinsam mit den betheiligten Anschlussbahnen vereinbart. In Oesterreich-Ungarn besteht über die Vorlage der amtlichen Behandlung und Kundmachung der Fahrordnungen seit dem 1. April 1884 eine Ministerial-Verordnung (Zahl 619), welche sowohl Bestimmungen für Bahnen mit Normalbetrieb, als auch für Localbahnen enthält und den Bahnen die Verpflichtung auferlegt, nach bestimmten, einheitlich vereinbarten Vorschriften die Genehmigung der Aufsichtsbehörde rücksichtlich der Fahrordnung für Personen- und Güterzüge, der zulässigen grössten Geschwindigkeit, der kürzesten Fahrzeit, vor Veröffentlichung der Fahrordnungsbücher, Kundmachungen und Graphikons einzuholen).

Die Fahrordnungen enthalten auch die Vereinbarungen der Anschlussbahnen, über Zuwartezeiten (wie lange nämlich ein Zug den etwa verspäteten Anschlusszug in der Anschlussstation abzuwarten hat.

Eine nicht unwichtige Entscheidung rücksichtlich des Fahrplanes ist im preussischen Verordnungsblatte vom 22. Mai 1882 zu finden, nach welcher die Eisenbahndirectionen nicht nur für die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne, sondern auch für die von ihnen herausgegebenen speciellen Coursbücher hinsichtlich der Richtigkeit der Angaben, soweit sie das eigene Fahrgebiet betreffen, zur vollen Verantwortlichkeit verhalten werden können.



Die Expedition, sowie der Verkehr der Züge erfolgt nach den in den einzelnen Staaten fixirten Zeitbestimmungen. In Dänemark gilt Kopenhagener Zeit, in Deutschland die Ortszeit, in Belgien Brüsseler, in Frankreich Pariser, in der Schweiz Genfer, in Italien römische Zeit.

In Oesterreich-Ungarn wurde noch vor kurzer Zeit die Ortszeit als Normalzeit betrachtet; gegenwärtig wird jedoch der Verkehr der Züge für alle westlich von Krakau gelegenen Bahnlinien nach Prager Zeit, für alle östlich von Krakau gelegenen Bahnlinien nach Budapester Zeit geregelt. In England und Schottland gilt die mittlere Zeit von Greenwich als Normalzeit für den Verkehr der Züge, in Irland eine von dieser Zeit um 25 Minuten abweichende Normalzeit. Gegenwärtig ist eine starke Strömung für die Feststellung einer gemeinsamen Normalzeit bemerkbar. Behufs allseitiger Einführung dieser Normalzeit besteht in Amerika ein besonderer Verband, dem gegenwärtig fast sämmtliche Bahnverwaltungen beigetreten sind.

Bei den zur Beförderung von Personen in Verwendung gelangenden Personenwagen werden im Allgemeinen folgende Kategorien unterschieden: Coupéwagen I., II., III. und IV. Cl.; combinirte Personenwagen (mehrere Classen in den verschiedenartigsten Zusammenstellungen vereinigt (I. und II. Classe, I., II. und III. Classe, II. und III. Classe, II., III. und IV. Classe, III. und IV. Classe etc.); Hofwagen (für fürstliche Reisende), mit mehreren in Verbindung stehenden Appartements; Intercommunicationswagen (mit einem Durchgang in der Mitte oder an der Seite der Wagen); Schlafwagen (Personenwagen I. Classe oder I. und II. Classe, die für die Nachtzeit mit mehr oder weniger bequemen Schlafeinrichtungen ausgerüstet sind);*) Personenwagen mit zwei Etagen (in den unteren Coupés gewöhnlich für I. und II. Classe, oben eine Abtheilung für III. Classe);

*) Derartige »Schlafwagen« werden theils von den Eisenbahn-Gesellschaften, theils von den bekannten Schlafwagen-Gesellschaften: Pullmann Palace Car Company, Compagnie internationales des wagons lits etc. beigestellt. — Die Pullmann Palace Car Company besitzt gegenwärtig 1148 derartige Wagen und betrugen die Gesammtausgaben für das Rechnungsjahr 1883/84 6,537.726 Dollars, wovon 3,393.488 Dollars für Anschaffung und Reparatur von Schlaf- und Salonwagen entfielen.

Gepäckswagen mit und ohne Closet (gewöhnlich mit einer grösseren Abtheilung für das Passagiergepäck und Dienstcoupés für das Zugsbegleitungspersonale); Postwagen (Post-Ambulancewagen); combinirte Post- oder Gepäckswagen etc. etc.*)

Die Umgestaltung der gegenwärtig bei vielen europäischen Eisenbahnen bestehenden drei, beziehungsweise vier Wagenclassen in zwei Classen ist wiederholt erörtert worden. Ohne auf die Vor- und Nachtheile einer derartigen Umgestaltung näher einzugehen, sei hier nur in Kürze bemerkt, dass die Statistik den Beweis dafür liefert, dass eine Reducirung des nicht vollständig ausgenützten Wagenparkes von vier auf zwei Classen, den thatsächlichen Verhältnissen entsprechen würde.

Aus den statistischen Ausweisen über den Verkehr auf preussischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1882/83 ist zu entnehmen, dass auf den für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen durchschnittlich kaum 2% auf die I. Wagenclasse und 30% auf die IV. Wagenclasse entfallen. Auf die II. und III. Wagenclasse entfallen somit 68%. Nach den Hauptergebnissen der österreichischen Eisenbahnstatistik benützten im Jahre 1883 von der Gesammtzahl der beförderten Personen 1·27% die I. Classe, 13·7% die II. Classe, 76·69% die III. Classe und 6·50% die IV. Classe, 2·47% der Reisenden gehörten dem Militärstande an.

Der Uebergang von Personenwagen wird auf Grund specieller Vereinbarungen zwischen den an den directen Verkehren der »Durchgangswagen« betheiligten Verwaltungen geregelt und werden diese Abmachungen für grössere Durchgangsrouten in besonderen Conferenzen, eventuell gleichzeitig bei Feststellung der gemeinschaftlichen Fahrpläne, in den Fahrplan-Conferenzen vereinbart. Die Miethe für Durchgangswagen beträgt im Allgemeinen das Doppelte der im Wagenregulativ normirten Miethsätze für Güterwagen. Der Verkehr jener Durchgangswagen, welche in speciellen Fällen von den Reisenden verlangt werden, wird von Fall zu Fall zwischen den betheiligten Verwaltungen festgestellt. Als Norm gilt, dass der Rei-

*) Ueber den Bau und die Einrichtung von Personen- und Güterwagen siehe: Handbuch für specielle Eisenbahntechnik. Herausgegeben von Eduard Heusinger v. Waldegg. Verlag: W. Engelmann in Leipzig.



sende für die Benützung eines ganzen Personenwagens zwölf Plätze I. Classe lösen muss.

Die Expedition von Personen, d. i. die Ein- und Auswaggonirung der Reisenden, erfolgt in grösseren Stationen entweder an den zwei Längsseiten der Personenhallen, oder an der Stirnseite des Bahnhofes, wie dies z. B. auf dem Südbahnhofe in Wien, auf dem Berlin-Anhalter-Bahnhof in Berlin, auf dem Centralbahnhofe in München etc. der Fall ist.

Auf jenen Linien, welche einen starken Localverkehr besitzen, ist die Expedition (Ausgabe von Fahrkarten und Abgabe derselben) bei den ankommenden und abfahrenden Zügen eine vollständig getrennte und wird hierdurch die gleichzeitige Expedition mehrerer Züge ermöglicht. Mit diesen Einrichtungen sind besondere Betriebsvorschriften verknüpft. So darf beispielsweise auf der doppelgeleisigen Strecke Wien-Wels der österreichischen Staatseisenbahnen nur auf der linken Seite in der Richtung der Fahrt ausgestiegen werden und sind behufs Erleichterung der Communication die Geleise überbrückt. — In ähnlicher Weise wurde in der Station Mödling der k. k. priv. Südbahngesellschaft, um das gleichzeitige Einfahren von Personenzügen zu ermöglichen, ein Communicationsgang unter den Bahngeleisen hergestellt. Dieser unterirdische Gang, welcher es ermöglicht, dass die Passagiere von einer Seite des Bahnhofes auf die andere gelangen können, wurde mit 1. December 1884 in Benützung genommen, seit welchem Tage die Reisenden in der Station Mödling ausschliesslich nur links in der Fahrtrichtung des Zuges ein- und aussteigen.

Im Allgemeinen wird hinsichtlich der Aufnahmsstellen eine Unterscheidung zwischen Stationen und Haltestellen gemacht. Während bei ersteren in der Regel unbeschränkte Aufnahme stattfindet, sind letztere schon aus Verkehrsrücksichten hinsichtlich des Geschäftsumfanges beschränkt. Der Wirkungskreis der Haltestellen erstreckt sich entweder auf den Civilpersonen- und Militärverkehr oder auf den Personen- und Gepäcksverkehr etc.

In Oesterreich-Ungarn erfolgt bei sämmtlichen Eisenbahnen die Ausgabe von Fahrlegitimationen nach dem Edmondson'schen Systeme. Innerhalb jeder Verkehrsstrecke und für jede

Wagenclasse beginnt nach laufender Nummerfolge jede Billetsorte mit der Nummer Eins. Das Edmondson'sche System hat sich fast bei allen europäischen Bahnen eingebürgert. Bei einigen deutschen Eisenbahngesellschaften wird das Fenten'sche Billetsystem mit Erfolg erprobt. Dasselbe bezweckt die grosse Menge der beim Edmondson'schen System erforderlichen Billetsorten zu vermeiden. Das Fenten'sche Billet ist auf beiden Seiten bedruckt, dient für zwei Classen, einfache und Doppelreise (Tour- und Retourfahrt). Der Classe entsprechend erhalten die Seiten verschiedene Farben. Jede der vier Ecken des Billets bezeichnet eine Classe und Fahrt. Welche von den vier Ecken Giltigkeit hat, wird durch Entfernung der betreffenden Ecke bestimmt. Der Billet-Composteur ist derart eingerichtet, dass mit der Aufdrückung des Datums- und Zugsstempels die betreffende Ecke abgeschlagen wird, und in einen verschliessbaren Behälter fällt.

Bei einigen preussischen Staatsbahn-Verwaltungen sind sogenannte Coupons-Billets in Verwendung mit einem vom Schaffner abzutrennenden Coupon für die Hinfahrt, bei manchen Verwaltungen auch für die Rückfahrt bei Retour-Billets. Eine Abänderung dieses Systems wird gegenwärtig angestrebt und soll in der Folge in gleicher Weise wie in Oesterreich das einfache Edmondson'sche Kartenbillet allgemein zur Einführung gelangen und dürften die Cartonbillets sowohl hinsichtlich der Grösse als auch der Form und Farbe einheitlich umgestaltet werden.

Ein einheitliches Billetsystem empfiehlt sich aus vielfachen Gründen und liegt auch im Interesse der Reisenden, da die im Betriebs-Reglement begründete Prüfung des gelösten Billets durch den Reisenden erleichtert wird.

Nebst den Carton-Billets sind in Oesterreich-Ungarn verschiedenartige Fahrlegitimationen in anderer Form, Zettel-Billets, Billetbücher für Rundreise-Touren etc. im Verkehr und können die bei Personenverkehr allgemein zur Ausgabe gelangenden Fahrlegitimationen in folgende Kategorien getheilt werden:

Gewöhnliche Tour- und Retourkarten, combinirte Fahrkarten, Bianco-Fahrkarten, Regie-Fahrkarten, Ergänzungs-Billets für Schlafstellen, Zusatz-Billets für Courierzüge, Abonnementskarten, Zettel-Billets für Personenzug-Haltestellen und Omnibus-

Haltestellen, Begleiter-Certificate, Nachzahlungs-Coupons (als Fahrlegitimation), Coupons- und Rundreise-Billets, combinirbare Rundreise-Billets, Fahrlegitimationen gegen Pauschalbeträge, als: Jahreskarten, Saisonkarten, Monatskarten, ferner Freikarten aller Arten, als: Vereinskarten (vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ausgestellt), permanente Freikarten und temporäre Freikarten, Fahrkarten zu ermässigten Preisen, Einkaufs-Certificate für gesellschaftliche Bedienstete, Certificate zur Fahrt mit Regie-Billets, Certificate zu ermässigten Preisen, halbe Karten, Schülerkarten etc.

Tour- und Retourkarten werden im Allgemeinen nur in gewissen Relationen sowohl des Localverkehrs als auch des directen Verkehrs mit fremden in- und ausländischen Bahnen ausgegeben und sind solche Fahrkarten durch besondere Zeichen für bestimmte Reisezwecke markirt, wie z. B. V.-Z. Vergnügungszug, O.-Z. Omnibuszug, W. Wallfahrer, F. Firmling etc. Combinirte Fahrkarten berechtigen die Reisenden bis zu bestimmten Stationen Personenzüge oder gemischte Züge und von da ab Eilzüge zu benützen oder umgekehrt, die Fahrt mit Eilzügen zu beginnen und dieselbe von bestimmten Stationen mit Personenzügen, beziehungsweise gemischten Zügen, fortzusetzen.

Bianco-Fahrkarten werden ausgegeben, um die Druckauflage und den Vorrath der Tourfahrkarten auf die gangbarsten Sorten beschränken zu können. Diese Fahrkarten werden nur im Localverkehr und nur in jenen Fällen ausgegeben, wenn nach Stationen Fahrbillets verlangt werden, mit welchen die Aufnahmsstation nicht dotirt ist; die Bestimmungsstation und der Fahrpreis wird vom Personencassier auf der Karte von Fall zu Fall vermerkt.

Abonnementskarten werden nur von bestimmten Stationen für gewisse Strecken verkauft (zumeist auf stark frequentirten Localstrecken) und in Packeten zu 20, 40 oder mehr Stück ausgegeben. Derartige Karten werden zumeist als übertragbare Fahrlegitimationen behandelt.

Zettel-Billets für Personenzug-Haltestellen und Omnibuszüge werden jenen Reisenden ausgefolgt, welche in den mit Carton-Billets nicht dotirten Haltestellen der offenen Bahn Per-

sonen-, respective Omnibuszüge besteigen, bei welchen die Ausgabe der Fahrlegitimationen vom Zugsbegleitungs-Personale erfolgt.

Begleiter-Certificate werden bei den Frachtencassen sowohl im Localverkehr als auch im directen Verkehr mit fremden inländischen Bahnen, für die Begleiter von Leichen, Thieren und anderen Transporten ausgefertigt, und zwar unter Berücksichtigung jener Bestimmungen des Betriebs-Reglements, welche die Begleitung gewisser Transportgattungen obligatorisch verlangen.

Rundreise-Billets (in Heftform) werden im directen Auslandsverkehr für einzelne Relationen nach vorhergegangener Vereinbarung mit ausländischen Bahnverwaltungen für gewisse Verkehre und Touren, und zwar zu ermässigten Preisen ausgegeben.

In jüngster Zeit sind durch die Ausgabe von combinirbaren Rundreise-Billets sowohl im Vereinsgebiete, als auch im inländischen Verkehre bei einzelnen Eisenbahngesellschaften neue Erleichterungen für den Verkehr geschaffen worden. Jede an der Ausgabe von combinirbaren Rundreise-Billets betheiligte Eisenbahnverwaltung verpflichtet sich auf Verlangen der anderen Verwaltungen, Strecken-Coupons zur Verfügung zu stellen und steht es den Reisenden frei, selbstgewählte Reisetouren mit derartigen combinirbaren Rundreise-Billets zusammenzustellen.

Combinirbare Rundreise-Billets können nur für solche Touren verlangt werden, die sich aus den im Generalverzeichnisse der Strecken-Coupons angegebenen Couponstrecken fortlaufend combiniren lassen.*)

Es steht den Reisenden frei, Touren zu combiniren, an welchen das Vereinsgebiet an einem Punkte verlassen und an einem anderen Punkte wieder betreten wird, vorausgesetzt, dass die innerhalb des Vereinsgebietes zurückzulegenden Strecken

*) Das Verzeichniss der Coupons für combinirbare Rundreise-Billets ist nunmehr so stattlich geworden, dass der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sich veranlasst sah, ein solches nebst Angabe der Billetausgabestellen, der Aufenthaltsstationen, und der Fahrpreise nebst einer Uebersichtskarte zu veröffentlichen.



zusammen mindestens 600 Kilometer umfassen. Ueber die Ausgabe von combinirbaren Reisebillets bestehen besondere Detailvorschriften und wurden Vereinbarungen angestrebt, beispielsweise zwischen österreichischen, deutschen, schweizerischen und französischen Bahnen, andererseits zwischen österreichischen, deutschen, französischen, belgischen, holländischen und italienischen Bahnen, um dem Rundreiseverkehr eine grössere Verbreitung zu sichern. Die im Vereinsgebiete fixirte Unübertragbarkeit der Rundreise-Billets ist auch auf italienischen Bahnen adoptirt und noch durch die Bestimmung verschärft, dass der Reisende durch seine eigenhändige Unterschrift die Unübertragbarkeit bekräftigen muss.

Fahrlegitimationen gegen Pauschalbeträge sind gegenwärtig bei mehreren österreichisch-ungarischen Eisenbahnen eingeführt; solche Fahrkarten sind unübertragbar und wird die Beigabe einer Photographie, sowie der Namensfertigung des Besitzers verlangt. (Hiezu gehören Jahresabonnements-Billets für gewisse Strecken, für jeden Zug und jede Station der Billetstrecke giltig etc.)

Die verschiedenen Arten von Legitimationen für Freifahrten und ermässigte Fahrten werden entweder vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Vereinskarten*) oder von den Eisenbahnverwaltungen von Fall zu Fall ausgestellt und gelten hinsichtlich der Ausfertigung von Karten für ermässigte Fahrten die bei den einzelnen Eisenbahngesellschaften oder zwischen einer Gruppe von Verwaltungen festgestellten Principien.

Bezüglich der unentgeltlichen Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen, sowie über die Beförderung von Schüblingen und Sträflingen erscheinen Bestimmungen in den Concessions-Bedingnissen der österreichischen Eisenbahnen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörde oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge dieser Concession oder aus

---

*) Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlicht periodisch ein Verzeichniss derartiger, auf Grund des Vereinstatuts ausgefertigten Fahrlegitimationen.



Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom Handelsministerium zum Zwecke der Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden. Schüblinge und Sträflinge, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, werden nach dem Militär-Tarif (III.) Classe befördert. Für letztere Transporte, welche nach Thunlichkeit in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, werden mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge vereinbart.

An Corporationen werden in Oesterreich-Ungarn für bestimmte Fahrten (Congresse, grössere Vereinsversammlungen, Meetings etc.) ermässigte Fahrlegitimationen ausgegeben, deren Form im Einvernehmen mit den Bahnverwaltungen festgestellt wird, und müssen derartige Legitimationen bei den Personencassen präsentirt werden. Die Giltigkeit derartiger Fahrkarten ist eine beschränkte und wird von Fall zu Fall fixirt. — Für Touristen-Vereine werden bei einzelnen Eisenbahngesellschaften gleichfalls ermässigte Fahrkarten, und zwar unter Beobachtung verschiedener Modalitäten verausgabt. Es werden beispielsweise Abonnementskarten zu ermässigten Preisen ausgegeben, weiters Saisonkarten unter Berücksichtigung der mit diesen Karten verbundenen Vorschriften, gegen Vorweisung der Mitgliedskarte etc.

Ueber die mit Separat-Hofzügen, Civil-Separat-Personenzügen beförderten Personen, sowie bei grösseren Civil-Personentransporten (Arbeiter, Wallfahrer, Schnitter etc.) werden bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen sowohl für den Localverkehr als auch im directen Verkehr mit fremden inländischen Bahnen besondere Civil-Transportregister geführt und besondere Legitimationen ausgefertigt.

Die Bahnhof-Eintrittskarten (Perronkarten), welche zum Betreten der Ankunfts- und Abfahrtsräume berechtigen, werden als Zugskarten, Monatskarten, Jahreskarten ausgegeben und separat verrechnet. — Von dem Erlöse dieser Eintrittskarten werden theils die mit der Abnahme der Karten betrauten Bediensteten, theils die Pensionsfonds und Krankeninstitute der Eisenbahnbediensteten dotirt.

Seit 1. Jänner 1885 ist auf sämmtlichen Linien der königlich ungarischen Staatsbahnen ein neues System von

Abonnementskarten eingeführt, und zwar können Abonnementskarten I. und II. Classe für beliebige Strecken, eventuell auch zur Benützung zwischen zwei beliebigen Stationen über eine bestimmte Route zusammengestellt werden, mit der Beschränkung, dass solche Fahrkarten bis zu einer Entfernung von 100 km nur für 1, 2, 3 und grössere Entfernungen nur für 6 und 12 Monate ausgegeben werden. Der Preis dieser Abonnementskarten wird nach einer festgesetzten, bei Zunahme der kilometrischen Entfernung fallenden Scala bemessen.

Eine neue Art von Kilometer-Fahrbillets nach dem Blocksystem ist auf einigen Bahnen im Westen Amerikas eingeführt. Es sind dies den Postmarken ähnlich adjustirte Zettel, jeder für eine Meile giltig. Von diesen Zetteln werden eine grössere Anzahl auf ein Blatt gedruckt und sind diese Fahrmarken in Heften von 50—1000 Stück und auch einzeln zu dem per Mile bewertheten Einheitssatz überall käuflich zu erhalten. Bei der Fahrt wird die Decoupirung dieser Fahrmarken nach Massgabe der durchfahrenen Strecke durchgeführt.

Diese Geschäftsreise-Billets (commercial trip tickets) gewähren den Besitzern besondere Fahrermässigungen, welche jedoch erst nach Vollendung von 1000 Miles Fahrt eintreten, indem nach diesem Zeitpunkt der von den Eisenbahngesellschaften gewährte Nachlass zur Auszahlung gelangt.

Auf den italienischen Eisenbahnen werden gegenwärtig versuchsweise ähnliche kilometrische Carnets-Billets eingeführt. Die Fahrgebühren sind nach den factisch zurückgelegten kilometrischen Entfernungen festgestellt und derartige Fahrkarten unübertragbar.

Wiewohl im Allgemeinen das Personen-Fahrbillet nicht als ein Document zu betrachten ist, liegen dennoch diesfalls interessante Entscheidungen vor. So ist nach einem Urtheil des Reichsgerichtes vom 21. März 1883 ausgesprochen, dass die von den Staats-Eisenbahnverwaltungen ausgegebenen Fahrbillets im streng rechtlichen Sinne als öffentliche Urkunden anzusehen sind.

Den in Amerika zur Ausgabe gelangenden limited tickets (für bestimmte Zwecke, Vergnügungszüge etc. giltige Billets) wird eine ähnliche Bedeutung beigemessen, da etwa

vorkommende Differenzen zwischen den Passagieren und den Eisenbahngesellschaften auf Grundlage derartiger Fahrlegitimationen im gerichtlichen Wege zur Austragung gelangen.

Die Ausgabe von Fahrkarten erfolgt im Allgemeinen durch die Bilettencassen (Personencassen). Aber auch ausserhalb des Bahnhofrayons werden Personen-Billets ausgegeben. So werden beispielsweise Fahrkarten verausgabt, von den internationalen Reisebureaux, von den verschiedenen Reisebureaux in grösseren Städten, in grösseren Hôtels, in den Bureaux der internationalen Schlafwagen-Gesellschaften, sowie in den Stadtbureaux der Eisenbahngesellschaften. Auf einigen österreichischen Secundärlinien werden Personen-Billets auch von Kaufleuten, in Gasthäusern, in Wächterhäusern etc. ausgegeben. — Der Verkauf von Reisebillets erfolgt auf einzelnen österreichischen Localbahnstrecken während der Fahrt durch das Zugsbegleitungs-Personale, und zwar werden Blockbillets an jene Reisenden ausgegeben, welche in Haltestellen, die nicht mit Fahrkarten dotirt sind, den Zug besteigen.

Der Beginn des Billetverkaufes vor Abgang jeden Zuges wird im Allgemeinen durch die im § 9 des österreichisch-ungarischen Betriebs-Reglements begründeten Anordnungen bestimmt. Jedes Billet wird nach den Bestimmungen des § 10 des Betriebs-Reglements mit Datum und Abgangszeit des Zuges, für welchen es ausgegeben wurde, bezeichnet und erfolgt diese Bezeichnung nach den speciellen Vorschriften, welche bei jeder einzelnen Verwaltung für die Abstempelung der Fahrlegitimationen bestehen.

Im Allgemeinen erfolgt die Abstempelung, sofern nicht für Fahrlegitimationen in Zettelform die Abstempelung mit feuchtem Stempel eingeführt ist, mittelst des bei fast sämmtlichen Eisenbahnen in Gebrauch stehenden Composteurs, bei den Rundreise-Billets in einzelnen Stationen mit einem besonders construirten Durchschlagsstempel.

Die Personentarife, welche für den Localverkehr von jeder einzelnen Gesellschaft publicirt werden, enthalten nebst den allgemeinen Bestimmungen die concessionsmässigen Grundtaxen, Bestimmungen über Tour- und Retourbillets, Salon- und Personenwagen, Benützung einzelner Wagencoupés, Kranken-

wagen, Fahrbegünstigungen, Separat-Personenzüge etc. Die Berechnung des Fahrpreises erfolgt im Allgemeinen nach der factischen Entfernung von Station zu Station. Bei Concurrenzlinien wird der Fahrpreis nach der Entfernung der kürzesten Concurrenzlinie ermittelt.

Die in in- und ausländischen Relationen bestehenden directen Personentarife werden im Einvernehmen mit den betheiligten Bahnen festgestellt und gelten für die Publication der Personentarife alle Bestimmungen, welche von den Aufsichtsbehörden rücksichtlich der Vorlage und Genehmigung von Personentarifen angeordnet sind.*) — Als Zahlungsmittel wird ausser den landesüblichen Münzsorten und Geldzeichen noch im Sinne des § 6 des Betriebs-Reglements überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Cours besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluss der Scheidemünze, zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei jeder Expedition durch Anschlag publicirten Course angenommen, insoweit der Annahme ein gesetzliches Verbot nicht entgegensteht.

Für jedes in Oesterreich zum Verkaufe gelangende Civil-Fahrbillet wird von den Reisenden nebst der Fahrgebühr eine vom Aerar vorgeschriebene Stempelgebühr nach den Bestimmungen des Stempelgesetzes und des allgemeinen Eisenbahntarifes und für jede angefangene fünfzig Kreuzer des Fahrpreises ein halber Kreuzer an ärarischer Stempelgebühr eingehoben. Die Maximal-Stempelgebühr ist mit fünfundzwanzig Kreuzer per Billet und Bahn fixirt. Zu dem Gesammtproducte des für eine Fahrkarte entfallenden Betrages wird noch der jeweilig einzuhebende, eventuell allmonatlich publicirte Agiozuschlag berechnet. In Ungarn wird überdies eine 10percentige Transportsteuer zugeschlagen.

Der Verrechnungsmodus derartiger Gebühren, sowie jener über verstempelte und verdorbene Fahrkarten ist in den internen Detailvorschriften normirt.

Die Zurücknahme ausgegebener Fahrkarten kann im Sinne der §§ 9 und 13 des Betriebs-Reglements erfolgen, und zwar:

*) Ueber Personentarife siehe: Das Tarifwesen der Eisenbahnen von J. F. Schreiber, Bd. II der Bibliothek des Eisenbahnwesens. Hartleben, 1884.



Wenn die Fahrt des Zuges unterbleibt; wenn Reisende vor Abgang des Zuges plötzlich erkranken und deshalb von der Fahrt zurückbleiben;

wenn Personen von der Fahrt ausgeschlossen oder durch behördliche Anordnungen an der Abreise verhindert werden;

wenn Reisende in einer höheren Wagenclasse fahren wollen, als auf welche die Billets lauten;

wenn Reisende weder in jener Wagenclasse, für welche Billets gelöst wurden, noch in einer höheren Wagenclasse wegen Mangel an Platz untergebracht werden können.

Im Sinne des §21 des Betriebs-Reglements berechtigen eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wird jedoch in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluss an einen andern Zug versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, dass er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise, sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenclasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des diesfallsigen Anspruches verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahrbillets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher anzumelden.

Grössere Zugsverspätungen müssen in Oesterreich mittelst Anschlag in dem Bahnhofsvestibule dem Publicum bekannt gegeben werden.

Die hauptsächlichen Dienstgeschäfte der Billetexpedition sind folgende: Bestellung, Aufbewahrung und Verkauf der Billets, Führung der für den Localverkehr, inländischen und ausländischen Anschlussverkehr bestimmten Rechnungen, Aufstellung der vorgeschriebenen Rapporte, Tages- und Monatsrechnungen, Verwaltung und Abführung der Einnahmen an die Central-Sammelstellen.

Die Rechnungslegung beim Transport von Personen- und Separatzügen umfasst folgende Obliegenheiten der Personenexpedite:



Die Evidenzhaltung der Vorräthe und des Verbrauches der früher erwähnten Fahrlegitimationen, soweit dieselben nicht direct von den Centralstellen zur Ausgabe gelangen. Die Zusammenstellung und der Abschluss der Tagesrechnungen, die Monatsrechnungen, die Nachweisung der Stempelgebühren etc. bilden die Grundlage für die Rechnungslegung der Stationen und gilt sowohl bei den österreichisch-ungarischen als auch deutschen Bahnen als leitendes Princip, dass für jede Kategorie von Fahrkarten, sowie für jede Verkehrsrelation getrennte Rechnung aufzustellen ist.

Die Rechnungslegung der Stationen wird in allen Verkehren von den Control-Bureaux geprüft, welche sodann für den Anschlussverkehr, mit den Central-Abrechnungsbureaux in Wien und Budapest nach den diesfalls bestehenden und von sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen vereinbarten Bestimmungen für die Abrechnung der Gebühren aus den directen Verkehren Ausgleichung der auf jede einzelne Gesellschaft entfallenden Antheile pflegen.

Für die Abrechnung im Personen-, beziehungsweise Gepäcksverkehre mit inländischen Anschlussbahnen sind im Allgemeinen dieselben Principien massgebend, wie für die Verrechnung und Abrechnung von Gütertransporten, nur die Detailbestimmungen hinsichtlich der Rechnungslegung für Personentransporte sind naturgemäss verschiedenartig. Die im inländischen Personen-Anschlussverkehre zu führenden Zusammenstellungen betreffen beispielsweise Rechnungen über Civil-Fahrbillets, Recapitulationen der Rechnungen, Nachweisungen über eingehobene Fahrbillet-Stempelgebühren, Civil-Transportregister, Rechnungen über Civil-Separatzüge, Civil-Personentransporte und Begleiter-Certificate, Nachweisungen über die den Reisenden in den Bestimmungsstationen abgenommenen Fahrbillets, Auszüge aus den Billetrechnungen der Stationen, Aufklärungsnoten über Differenzen zwischen der Personenrechnung und der Nachweisung über abgestreifte Fahrkartenmängels-Consignationen, Gebühren-Recapitulationen zu den Fahrbillet-Rechnungen, weiters Zusammenstellungen der Ergebnisse der Fahrbillet-Rechnungen etc.

Von jeher war das Bestreben der Eisenbahngesellschaften darauf gerichtet, bei der Revision der Personen-Billets einen

möglichst praktischen Vorgang einzuführen. Auch in dieser Richtung weichen die Ansichten bei den meisten Bahnen wesentlich von einander ab. Bei vielen Eisenbahngesellschaften werden die Billets während der Fahrt durch den Revisions-Conducteur decoupirt. In England wird im Allgemeinen die Revision der Fahrkarten während des Zugverkehres vorgenommen, in Deutschland und bei vielen Bahnen Oesterreichs, namentlich auf jenen Bahnen, die einen starken Localverkehr zu bewältigen haben, beim Eintritte auf den Perron.

Bei Durchgangswagen (Intercommunicationswagen) ist für den dabei thätigen Conducteur mit der Controle der Karten selbstverständlich keine Gefahr verbunden, dagegen birgt das Begehen der Trittbretter für das Zugspersonal stets eine permanente Gefahr in sich, und ist nicht zu leugnen, dass es im Interesse der Humanität wünschenswerth wäre, diese lebensgefährlichen Dienstleistungen auf ein Minimum zu reduciren.

Die Superrevision der Billets während der Fahrt geschieht durch Oberrevisions-Conducteure, Zugsrevisoren, Controlore etc.

Die Abnahme der Billets erfolgt entweder in einer Station, welche vor einer grösseren Eisenbahnstation liegt, beziehungsweise in einer Unterwegsstation, oder aber in der Bestimmungsstation auf dem Perron.

Die den Reisenden abgenommenen Fahrlegitimationen werden von den Bestimmungsstationen consignirt, an das gesellschaftliche Controlbureau eingesendet und daselbst mit Bezug auf die Reihenfolge der Ausgabe geprüft.

Nach den Bestimmungen des § 10 des Betriebs-Reglements ist den Reisenden gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit dem am nämlichen oder am nächsten Tage an die Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisende haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihr Billet vorzulegen und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Giltigkeit versehen zu lassen. Im Allgemeinen wird somit bei gewöhnlichen Fahrbillets die Fahrtunterbrechung nur einmal gestattet, und muss bei nochmaliger Unterbrechung der Fahrt ein neues Billet gelöst werden. Ueber

die Modalitäten rücksichtlich der Fahrtunterbrechung bei Retour- und Rundreise-Billets bestehen specielle Normen.

Für Nachzahlungen gelten die Bestimmungen der §§9, 11 und 14 des Betriebs-Reglements. Ueberdies sind noch die über Nachzahlungen bei den einzelnen Verwaltungen bestehenden internen Dienstesvorschriften zu beachten. Beim Personentransport können folgende Arten von Nachzahlungen stattfinden: Beim Zuge während der Fahrt, oder aber in der Austrittsstation. Im ersteren Falle obliegt die Einhebung der Nachzahlungsgebühr dem Zugbegleitungs-, im letzteren Falle dem Stationspersonale (Billetten-Cassier).

Nachzahlungen während der Fahrt treten im Allgemeinen in folgenden Fällen ein: Wenn ein mit einem giltigen Tourbillet versehener Reisender bei demselben Zuge in eine höhere Classe übertreten will, oder mit einem giltigen Tourbillet für Züge mit niedrigerem Fahrpreise in Züge mit höherem Fahrpreise überzutreten wünscht; wenn ein Reisender, welcher mit einem gewöhnlichen Tour- und Retourbillet versehen ist, eine andere als die vorgeschriebene Route benützt; wenn ein Reisender über die Station, nach welcher sein Billet lautet, hinausfahren will; wenn ein Reisender in einer höheren Wagenclasse oder in einem Zuge mit höherem Tarifsatze getroffen wird, als für welches sein Billet Giltigkeit hat; wenn ein Reisender ohne oder mit einem ungiltigen Billet beim Zuge betroffen wird; wenn ein Reisender eine Fahrlegitimation besitzt, welche auf eine andere Person lautet, oder welche abgelaufen ist etc.

Nachzahlungen in den Austrittsstationen kommen vor:

Wenn ein Reisender beim Austritte aus dem Bahnhofe keine oder nur eine ungiltige Fahrlegitimation besitzt; wenn ein Reisender mit einer zwar giltigen, aber nicht bis zur Austrittsstation lautenden Fahrlegitimation versehen ist etc.

Bei unberechtigter Benützung von Zügen werden nach Constatirung, überdies die im § 14 des Betriebs-Reglements normirten Conventional- und Ordnungsstrafen eingehoben, welche Beträge zumeist zu Gunsten von humanitären Anstalten für Eisenbahnbedienstete verwendet werden.

Das internationale Transportrecht.

Im Jahre 1874 wurde von den Advocaten Seigneux in Genf und Christ in Basel, welche dem Schweizer Bundesräthe einen diesbezüglichen Entwurf sammt einer Denkschrift, sowie auch ein Programm der durch eine internationale Conferenz zu behandelnden Fragen vorlegten, die Anregung zur Ausarbeitung eines internationalen Transportrechtes gegeben. Ueber Initiative des schweizerischen Bundesrathes traten im Jahre 1878 zum ersten Male die Delegirten mehrerer Staaten (Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien, Russland, Luxemburg, Belgien, Niederlande und Schweiz) zusammen, um an der Hand dieser Denkschrift einen neuen Entwurf für ein internationales Eisenbahnfrachtrecht auszuarbeiten, und haben seither die Delegirten wiederholte Berathungen darüber gehalten, wie die in der verschiedenartigen Gesetzgebung der einzelnen Staaten begründeten Differenzen auszugleichen wären.

Die Hauptschwierigkeit, welche sich der Verwirklichung des gegenwärtig im Vorberathungsstadium befindlichen internationalen Transportrechtes entgegenstellte, lag sowohl in den gesetzlichen Divergenzen, welche in den einzelnen Staaten über das Transportrecht bestehen, als auch in den für Entschädigungsleistungen fixirten Maximalersatzziffern, welche in den einzelnen Staaten für jede Transportgattung verschieden bemessen sind.

Eine weitere Schwierigkeit liegt auch in der nothwendig werdenden Anbahnung gleichmässiger manipulativer Durchführungsnormen, da fast in jedem Lande besondere Transporteinrichtungen bestehen, die sich aus den localen Bedürfnissen entwickelten, überdies selbst innerhalb der Linien einer ein-

zelnen Verwaltung Unterschiede hinsichtlich der Transportdurchführung zu berücksichtigen sind.

Das geplante internationale Transportrecht soll diese Differenzen ausgleichen.

Als ein wichtiger Schritt zur künftigen einheitlichen Gestaltung des gesammten Transportdienstes ist dasselbe allseitig begrüsst worden und kann nur gewünscht werden, dass wenigstens das nächstliegende Ziel bald erreicht werden möge. Dieses allseitig angestrebte Ziel ist darin zu erblicken, dass Grundbedingungen geschaffen werden, um den Transport eines Gutes auf weite Distanzen, und zwar vom Ausgangspunkte bis zum Bestimmungsorte nach gleichmässigen Bestimmungen zu ermöglichen. Ueber die Transportdurchführung von Gütern von einer Anschlussbahn zur andern, sowie zwischen einzelnen Gruppen von Anschlussbahnen, sind zwar gegenwärtig einheitliche Bestimmungen in Kraft. Insbesondere für die dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Eisenbahnen, welche ein grosses Gebiet hinsichtlich einheitlicher Normen repräsentiren, sind derartige Einigungen durchgeführt.

Aber auch hier entstehen Complicationen, weil schliesslich in jedem Staatengebiete mehr oder minder verschiedene Rechtsverhältnisse obwalten. Das internationale Transportrecht soll einheitliche Normen schaffen für Transporte, welche ein noch grösseres Gebiet durchziehen, als der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen repräsentirt.

So wie es den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen unbenommen ist, auf den eigenen Linien, sowie für Verbände specielle Einrichtungen zu treffen, wobei die rechtlichen Grundlagen für solche Transporte in jedem Staatengebiete unverrückt bleiben, ebenso lässt das internationale Transportrecht die rechtliche und manipulative Seite für die nach anderen Grundsätzen zu expedirenden Sendungen unberührt, indem die von den contrahirenden Staaten angestrebten Einigungen ausschliesslich solche Transporte betreffen sollen, die in diesen Rahmen einzupassen sind, nämlich Sendungen, welche innerhalb des Giltigkeitsgebietes des internationalen Transportrechtes von einem Staatengebiete in das andere zu expediren sind.

Mit diesen für das Güter befördernde Publicum wichtigen Bestimmungen sollen alle bestehenden zweifelhaften Rechtsverhältnisse behoben werden, die heute den Gütertransport in hohem Masse erschweren. Es soll künftig vermieden werden, dass der von der Aufgabsbahn mit dem Frachtgeber abgeschlossene Frachtvertrag, wie bisher, in das Gebiet verschiedenartiger Gesetzgebung fällt, es soll der Streit darüber unmöglich sein, ob das Gesetz oder Betriebs-Reglement, unter welchem der Transportvertrag bei der Aufgabsbahn abgeschlossen wurde, oder aber die gesetzlichen, beziehungsweise reglementarischen Bestimmungen, welche für die betreffende fremdländische Bestimmungsbahn massgebend sind, bei Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte zu Grunde gelegt werden; es soll verhindert werden, dass darüber, ob das Reclamationsrecht dem Absender oder andererseits dem Adressaten zustehe, ein Zweifel obwalte, welcher mit Rücksicht auf die verschiedenartige Gesetzgebung in einzelnen Staaten heute nur zu oft entsteht, es sollen die Differenzen über die Haftpflicht und das Regressrecht der Bahnen untereinander beseitigt und soll eine Centralstelle geschaffen werden, welche alle rücksichtlich des Rückgriffes der Eisenbahnen unter einander nothwendigen Feststellungen zu besorgen hätte. Es werden Abkommen zwischen den Eisenbahnen getroffen werden müssen, betreffend einheitliche Regeln über Uebernahme, Verpackung, Verladung und Expedition von Gütern, Ausfertigung von Begleitdocumenten, sowie über die Constatirung von Schäden. Ausserdem werden zahlreiche Detailbestimmungen nothwendig werden, um gleichmässige Normen über das Reclamationsverfahren herzustellen.

Alle diese Differenzen auszugleichen und die Einigung im Detail herbeizuführen, ist zum grossen Theile Aufgabe der von den einzelnen Staaten hiefür nominirten Delegirten, und in weiterer Consequenz, Aufgabe der am internationalen Transportrechte betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Seit dem Jahre 1881 sind die Berathungen über das internationale Transportrecht, an welchen Oesterreich-Ungarn, Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande, Russland und die Schweiz betheiligt sind, insofern in ein prak-



tisches Stadium getreten, dass nunmehr sowohl der Entwurf eines derartigen internationalen Uebereinkommens, als auch die Ausführungsbestimmungen zu demselben vorliegen.

Der preussische Landes-Eisenbahnrath hat bereits zu dem erwähnten Entwurfe Stellung genommen und die Annahme desselben mit einigen Modificationen der preussischen Regierung empfohlen. Die österreichich-ungarische Regierung, sowie der deutsche Bundesrath dürften voraussichtlich schon in der nächsten Zeit über den Entwurf des Uebereinkommens zum internationalen Transportrecht schlüssig werden.

Die wesentlichsten Punkte dieser für den internationalen Güterverkehr so bedeutungsvollen Bestimmungen sollen nun in Kürze auszugsweise aufgezählt werden.*)

Die wichtigste Grundlage des internationalen Uebereinkommens bildet Art. I, welcher bestimmt, dass dieses Uebereinkommen auf alle Sendungen von Gütern Anwendung finden soll, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschliessenden Staates auf derjenigen Eisenbahnstrecke befördert werden, welche zu diesem Zwecke von jedem der Staaten als zur Ausführung eines internationalen Transportes geeignet bezeichnet werden.

Art. II und III fixiren diejenigen Gegenstände im Rahmen des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches und des Betriebs-Reglements, für welche das Uebereinkommen keine Anwendung finden soll. Art. IV enthält die Bestimmungen über die Bildung von Vereinen und Verbänden zur Ausführung der internationalen Transporte, Art. V die Verpflichtung der Eisenbahnen, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens die Beförderung von Gütern unter gewissen Voraussetzungen zu übernehmen, Art. VI enthält die Bedingungen über die Ausfertigung des Frachtbriefes, Art. VII die Haftung des Absenders für die Richtigkeit der Angaben und Erklärungen im Frachtbriefe, Art. VIII bestimmt den Abschluss des Frachtvertrages, Art. IX die Modalitäten bei Constatirung von Mängeln der Verpackung, Art. X die Verpflichtung des Absenders für

*) Siehe Oesterr. Eisenbahnzeitung Nr. 25, 26 und 27, VII. Jahrg. 1884.



die Beigabe der etwa nothwendigen Beweispapiere nach den Zoll- und Polizeivorschriften, Art. XI die Modalitäten bei der Berechnung der Frachtgebühren, Art. XII die Modalitäten bei der Berechnung des Frachtgeldes (Francaturzwang), Art. XIII jene bei Nachnahmen, Art. XIV enthält die allgemeinen Vorschriften, betreffend die Maximal-Lieferfristen, die Berechnung, das Ende und die Unterbrechung derselben, Art. XV betrifft die Verfügungen über Zurücknahme und das Anhalten von Gütern am Bestimmungsorte oder in einer Zwischenstation, die Art. XVI bis XXII umfassen die Modalitäten der Auslieferung, Art. XXIII bestimmt, dass jede Eisenbahn verpflichtet ist, nach Einziehung der Frachtgebühren und der anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Theil an den Frachten und an den erwähnten Forderungen zu bezahlen, Art. XXIV enthält den Vorgang bei Ablieferungshindernissen, Art. XXV—XXVIII das Reclamations-, beziehungsweise Klageverfahren, Art. XXIX enthält die aus dem Art. 400 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches übernommene Bestimmung, dass die Eisenbahn für ihre Leute und andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient, haftet, die Art. XXX bis XLII normiren die Haftpflicht der Eisenbahnen in Beschädigungs- und Verlustfällen und bei verspäteter Ablieferung, sowie die Beschränkungen der Haftpflicht, Art. XLIII bestimmt den Vorgang bei falschen und ungenauen Declarationen, die Art. XLIV und XLV enthalten die Bestimmung, dass nach Annahme des Gutes alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen sind, sofern nicht die nachfolgenden Artikel Anwendung finden, Art. XLVI berührt die Verjährungsfristen, die Art. XLVII bis LIV stellen die Modalitäten fest, unter welchen der Rückgriff gegen die am Transport betheiligten Bahnen stattzufinden hat, die Art. LV und LVI betreffen die processuale Austragung von Streitigkeiten, Art. LVII bestimmt, dass, um die Ausführung des vorliegenden Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werde, welches die Aufgabe hätte, die Mittheilungen eines jeden der vertragschliessenden Staaten und der betheiligten Eisenbahn-

verwaltungen entgegenzunehmen und den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniss zu bringen, Nachrichten, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu veröffentlichen, Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben, die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzubereiten und die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und zu fördern. Ein besonderes Reglement soll den Sitz, die Zusammensetzung und die Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Art. LVIII bestimmt die Evidenzführung seitens des Centralamtes über die Veränderungen hinsichtlich der dem internationalen Uebereinkommen beigetretenen Verwaltungen, Art. LIX normirt, dass alle drei Jahre eine aus Delegirten der vertragschliessenden Staaten bestehende Conferenz zusammentreten soll, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Endlich normirt Art. LX die Verbindlichkeit für jeden betheiligten Staat, dem Uebereinkommen auf drei Jahre beizutreten, vom Zeitpunkte der Ratification des Uebereinkommens und setzt die Modalitäten rücksichtlich des Rücktrittes von diesem Uebereinkommen fest.

Das hier auszugsweise wiedergegebene Uebereinkommen ist geeignet, eine neue Epoche in der Durchführung von Transportgeschäften auf weite Distanzen zu inauguriren. Mit dem Inslebentreten desselben werden alle Schwierigkeiten entfallen, die bisher bei der Bewältigung von jenen Transporten zu beobachten waren, welche viele Staatengebiete berührten, ebenso wird die manipulative Durchführung einheitlich geregelt, und somit den Frachtgebern die Möglichkeit geboten, Transportgeschäfte auf einheitlichen Grundlagen nach einem einheitlichen Rechte und nach einem für viele Staaten giltigen Uebereinkommen zu bewerkstelligen.

Die Zukunft des Transportdienstes.

Sowie vor 30 Jahren in Oesterreich die Nothwendigkeit erkannt wurde, den Anschlussdienst zwischen der damals bestandenen Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. nördlichen Staatsbahn zu regeln, somit in kleinem Massstabe die Vereinigung zweier Verwaltungsorganismen angestrebt und auch mit Erfolg erreicht wurde, in gleicher Weise ist in den letzten Decennien von einzelnen Staaten, insbesondere aber im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eine Einigung rücksichtlich des Transportdienstes im grossen Style durchgeführt worden. Noch ist aber das Endziel für eine gleichförmige Durchführung der Transportabwickelung nicht erreicht, noch sind die manipulativen Bestimmungen bei vielen Eisenbahngesellschaften hinsichtlich der Verrechnung und Verladung verschiedenartige, noch ist das strenge Wort der gesetzlichen Bestimmungen, sind die Vorschriften einzelner Verwaltungen von der Routine begleitet, von empirischer Entwickelung, während das Eisenbahnwesen der Gegenwart sich im Allgemeinen von der Empirie losgeschält hat und alle Grundbedingungen desselben, insbesondere auf technischem Gebiete, in bestimmte Formen gebracht wurden. Das geplante internationale Transportrecht, ein wichtiger Wendepunkt für den Fortschritt auf dem Gebiete des Transportwesens, bezweckt, wie schon früher hervorgehoben wurde, in allgemeinen Grundsätzen die Regelung der internationalen, viele Staatengebiete berührenden Transporte anzustreben, und ist in dem hiezu gehörigen Uebereinkommen der Transportdienst möglichst einheitlich festgestellt worden. Dennoch ist nicht zu erwarten, dass die betheiligten Eisenbahn-

verwaltungen schon in der nächsten Zeit auch alle manipulativen Normen in uniformer Weise durchführen werden.

Die Nothwendigkeit einer einheitlichen Gestaltung des Expeditionsdienstes dürfte aber unabweislich werden, wenn der internationale Handel und der Verkehr jene Dimensionen angenommen haben, welche heute nur annähernd geahnt werden können. Schon jetzt ist die Combination von Schiffs- und Eisenbahn-Transport auf eine hohe Stufe gediehen, theils deshalb, weil neben der Entwickelung des Eisenbahnwesens auch jene der Schiffahrt und der Canalbauten in einem grossen Theile der europäischen Staaten gleichen Schritt gehalten hat, und theils weil in den letzten Decennien die neue Welt uns durch schnellfahrende Schiffe immer näher gerückt wurde, Amerika heute den Continent mit seinen Erzeugnissen überschwemmt und die Concurrenz mit der alten Welt erfolgreich aufgenommen hat. In nicht zu ferner Zeit werden mit Rücksicht auf die stete Zunahme des Verkehrs, sowie der überseeischen Handelsbeziehungen, die Transportverhältnisse derart schwierig werden, dass einschneidende Reformen hinsichtlich der einheitlichen Gestaltung des Transportdienstes dringend nothwendig werden dürften.

Es wird dann die Aufgabe an die europäischen Eisenbahnverwaltungen herantreten, die Modalitäten, welche bei den von Jahr zu Jahr in grösseren Quantitäten zur Aufgabe gelangenden Eisenbahn-Transporten anzuwenden sein werden, auch in Bezug auf Verrechnung und Verladung einheitlich zu gestalten, um so den progressiv steigenden Verkehrsverhältnissen und den Bedürfnissen des Welthandels in einer Weise zu entsprechen, welche als die einzig mögliche hinsichtlich der Transportabwickelung bezeichnet werden kann — durch Einfachheit und Gleichförmigkeit.

Es ist nicht zu fürchten, dass die Zerstörung von Eisenbahnlinien, wie solche im Jahre 1876 in China erfolgte, je wieder stattfinden wird. Auch ist nicht zu besorgen, dass der begonnene Ausbau von Eisenbahnen eingestellt und die vorhandenen Materialien und die hergestellten Strecken zerstört oder auf Abbruch verkauft werden, so wie dies bei der Kuetaeisenbahn im Jahre 1881 in Indien der Fall war. Ebensowenig

ist zu fürchten, dass die Luftschiffahrt dem Eisenbahnwesen je eine nennenswerthe Concurrenz machen dürfte. Ein Getreide-Exportzug per Luftballon von Ungarn nach der Schweiz ist ebensowenig je möglich, als die Hemmung physikalischer Gesetze. Man mag an die Luftschiffahrt mit Recht die besten Hoffnungen knüpfen für Kriegszwecke, für die Beförderung von Personen, für den Verkehr in inundirten Gebieten — dem Eisenbahnwesen und insbesondere dem Frachtenverkehre — dürfte die Luftschiffahrt kaum je gefährlich werden.

Im Gegentheile, alles deutet darauf hin, und die Ereignisse der letzten Jahrzehnte, namentlich aber die jüngsten Ereignisse sind eine Bestätigung dafür, dass das Eisenbahnwesen einen immer gewaltigeren Aufschwung nimmt, und dass die Entwickelungsfähigkeit desselben noch lange nicht auf der höchsten Stufe angelangt ist. Die projectirten Orientbahnen, das grosse, 12.000 km umfassende Project der Bahnen im asiatischen Russland, die neuesten Eisenbahn-Projecte in Deutschland und Frankreich, welche eine Action im grossen Style für die nächsten Jahre erwarten lassen, der Bau von Secundärbahnen in allen Staaten Europas, als Zufahrtsstrassen für Normalspurbahnen, bilden wohl den sprechendsten Beweis dafür, dass dem Transportdienste der Eisenbahnen in den nächsten Jahrzehnten eine grössere Aufmerksamkeit zugewendet werden dürfte, als dies bisher der Fall war. Es wäre eine lohnende Aufgabe, zu untersuchen, in welcher Weise in der verschleierten Zukunft der Transportdienst auf den continentalen Bahnen zur naturgemässen Entwickelung gelangen wird; es wäre gewiss eine dankenswerthe Aufgabe, diese Frage, wenn auch nur annähernd, zu lösen.

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, welcher heute eine grosse Gruppe von Eisenbahnen in sich vereinigt, ist der berufenste Factor, die Entwickelung des Eisenbahn-Transportdienstes auf dem bisher eingeschlagenen Pfade weiter zu verfolgen. Er hat die Aufgabe, den Anschluss an neue Bahnen anzustreben, um so im Laufe der Jahre zu einer europäischen Eisenbahn-Conföderation zu werden, in ähnlicher Weise, wie der Weltpostverein heute thatsächlich das gesammte Postwesen in sich einschliesst und einheitlich geregelt

hat. Dem erstgenannten Verein obliegt die dankbare Aufgabe, alle continentalen, durch Normalspurweite verbundenen Bahnen in ausgedehnterer Form als bisher hinsichtlich der Transportabfertigung zu einheitlicher Gestaltung zu führen und die Befriedigung aller Bedürfnisse des Transportdienstes der Zukunft anzustreben. Welche grosse Arbeiten somit in den Händen dieses Vereines liegen, welche Vorbedingungen hiefür erforderlich, welche Hindernisse zu beseitigen sind, um dieses Ziel zu erreichen, wer vermag dies heute nur annähernd zu bestimmen? In dem Momente, als das internationale Transportrecht Wirksamkeit erlangt, dürften verschiedenartige technische, administrative und manipulative Fragen namentlich hinsichtlich des Gütertransportes der Lösung harren. Einheitliche Typen, insbesondere von Güterwagen und Verlademittel, ein einheitlicher Güterwagenverschluss, gemeinschaftliche Verladungsvorschriften, die Vereinfachung des Manipulationsdienstes, internationale Vereinbarungen rücksichtlich des Uebergangs- und Reclamationsdienstes, sowie ein einheitliches Billetsystem beim Personentransporte und gleichmässige Grundlagen für die Gepäcksabfertigung, werden beiläufig jene Aufgaben sein, welche der Zukunft vorbehalten sind, und an deren vollständige Lösung zweifellos einst geschritten werden wird.

Ob die Verstaatlichung der Bahnen, das Bild der Zukunft in späteren Jahrzehnten sein wird, wer vermag dies heute zu sagen?

Wohl sind in Italien erst in jüngster Zeit die vom Staate erworbenen Bahnen an Privatgesellschaften verpachtet worden, und ist in England und Frankreich gegenwärtig keine Geneigtheit zu bemerken, das Staatsbahn-System als leitendes System einzuführen. Deutschland und Oesterreich-Ungarn aber sind auf dem Wege, die begonnene Action auch weiter energisch zu verfolgen. Gegenwärtig beherrscht das gemischte System die Situation, und es ist wohl heute kaum möglich, eine Vermuthung auszusprechen, ob dies in Zukunft auch so bleiben wird. Immerhin ist die Ansicht zulässig, dass bei einem gemischten Systeme, im Transportwesen der Staats- und Privatbahnen, im Laufe der Zeit wesentliche Verschiebungen eintreten und möglicherweise getrennte Verwaltungsformen bei

den grossen Gruppen von Staats- und Privatbahnen zu beobachten sein werden. Die Grundprincipien des Manipulationsdienstes, die allgemeinen Haftbestimmungen, die Zollabfertigung und viele andere fundamentale Bestimmungen für die Transportabwickelung werden schon in wenigen Jahren, sowohl für die Staats- als auch Privatbahnen neue Gesichtspunkte zu Tage fördern. Ob dies nicht möglicherweise zu einer Abänderung der gegenwärtig bestehenden, mit grosser Mühe erreichten einheitlichen Normen führen wird, ist gegenwärtig nicht zu bestimmen.

Ob der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, der heute das Palladium der Einigkeit einer grossen Eisenbahngruppe, insbesondere auf dem Gebiete des Transportwesens repräsentirt, unter den Erschütterungen und Umgestaltungen von Privat- in Staatsbahnen möglicherweise eine veränderte Gestaltung erlangen wird, oder ob diese Transformationen spurlos an der bewährten Institution vorübergehen werden, ob dessen Existenzberechtigung durch die kommenden Ereignisse nicht vielleicht problematisch werden dürfte, sind Fragen, deren Beantwortung der Zukunft vorbehalten sind. Dass dieser unvermeidliche Umgestaltungsprocess, den wir gegenwärtig miterleben und welcher von den verschiedenartigsten technischen Neuerungen und Erfindungen begleitet ist, auch im Transportwesen neue wechselvolle Bilder entrollen wird, ist ein Moment, mit dem gerechnet werden muss. In nicht zu ferner Zeit schon dürfte Manches umgestaltet werden, was in vorliegender Schrift in schwachen Worten geschildert und angedeutet wurde. Ein unbeschriebenes Blatt bleibt somit — die Zukunft des Transportdienstes.

Bibliothek des Eisenbahnwesens.

In zwanglosen Bänden. Jeder Band einzeln käuflich.

Wer gegenwärtig im sechzigsten Lebensjahre steht, ist so alt wie die erste Locomotiv-Eisenbahn der Welt, und kann sagen, dass das Eisenbahnwesen wenigstens eine Zeit lang als Zeitgenosse mit ihm gewachsen ist. Des Sechzigjährigen Wachsthum ist freilich längst vorüber, war auf eine kurze Reihe von Jahren durch die Natur begrenzt. Das Eisenbahnwesen hatte dagegen bis jetzt keine zeitliche Grenze im Wachsthume, blieb nicht still stehen, sondern wuchs und wuchs und entwickelte sich auf eigene Faust in einer Weise, wie es wohl von keiner Seite geahnt wurde.

Heute beherrscht die Eisenbahn das gesammte moderne Leben, tief eingreifend in die wirthschaftlichen Verhältnisse des Staates, der Handels- und Verkehrswelt, der Familie und des Einzelnen. Ein Segenspender für alle Kreise, hat die Eisenbahn den Unterschied zwischen hoch und niedrig, vornehm und gering, reich und arm, ausgeglichen; wer sich der Eisenbahn bedient, fährt in demselben Zuge gleich weit, gleich schnell, ob er nun ein Fürst ist oder dem Arbeiterstande angehört; das aufgegebene Gut wird ebenso gut gefahren, ob es die Arbeit fleissiger Menschenhände oder titanenhafter Dampfkraft, oder ob es Frucht des Erdbodens oder menschlicher Gedankenarbeit ist.

Aber nicht nur die frühere Gestaltung der Dinge auf unwiderstehliche Weise verändernd, hat die Eisenbahn sich Bahn gebrochen; sie hat vielmehr sich selbst ein eigenes individuelles Dasein geschaffen, das von dem Fachmann mit Bewusstsein erkannt, von dem Laien gefühlt wird, und das mit dem Massstabe, der an andere gewöhnliche Dinge gelegt werden kann, gar nicht messbar ist. So hat sie gegenwärtig ihre eigene Technik, ihr eigenes Recht, ihren eigenen Verkehr, ihre eigenen commerciellen Beziehungen, ihre eigene Verwaltung, ihre eigene Buchführung u. s. w.

Der complicirte Mechanismus einer Eisenbahn erheischt zu dessen Verständniss ein eingehendes Studium der einzelnen Functionen des Apparates, wenn man den ganzen Mechanismus würdigen und richtig beurtheilen will.

Man begreift daher auch, dass der Ruf nach der Möglichkeit, aus der Kenntniss und der Erfahrung Anderer sein eigenes Wissen ergänzen zu können, bei der immer wachsenden Theilung der Arbeit und Individualisirung der Dienstzweige in Eisenbahnfachkreisen immer dringender wird; und man findet es ferner sehr begreiflich, dass Jeder, der mit der Eisenbahn irgendwie in Berührung kommt, nicht vor Räthseln stehen, sondern das Fühlen in Erkennen verwandeln und mit eigenen Augen sehen will, wie die Dinge gestaltet sind, um den grossen Verkehrsfactor auch zu verstehen, wenn es sich um die eigensten Interessen handelt.

Wir sehen uns demnach veranlasst, diesem wahrhaft grossen und in der Natur der Sache begründeten Bedürfnisse Rechnung zu tragen, und haben uns entschlossen, dem Eisenbahnwesen und der Publicistik auf diesem Gebiete eine eigene Stätte zu gründen. Wir beabsichtigen in der »Bibliothek des Eisenbahnwesens« dem Fachmanne, sowie Allen, die an dem Leben und Treiben der Eisenbahnen ein Interesse haben, die Mittel zu bieten, Rath und Belehrnng zu holen, sobald und wo sie gebraucht werden.

Die verschiedensten Gebiete des Eisenbahnwesens, seien es ökonomische oder politische Fragen, oder Probleme der Wissenschaft und Technik, sollen aus der Feder berufener Fachmänner Erläuterung finden, welche für Jedermann, der mit dem Eisenbahnwesen in Verbindung steht, Nützliches wie Lehrreiches bringen soll. Die Ausgabe der

Bibliothek des Eisenbahnwesens

wird in zwanglosen, selbständigen Bänden übereinstimmender Ausstattung erfolgen. Möge das Unternehmen jene Aufnahme finden, die seinem Zwecke entspricht.

A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

